

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني-الروماني

د. عبد اللطيف فايز



تاريخ المصريين

٢٩٦



هذا الكتاب

يتناول جائباً مهماً من جوانب الحياة في مصر في العصرين اليوناني والروماني ، إذ تطرق بإسهاب إلى استعراض حركة النقل والمواصلات في تلك الحقبة التاريخية المهمة التي شهدت عطاءً حضارياً متدفقاً رغم تراجع مصر السياسى والعسكرى إبان هذه الفترة .

ويحررنا الباحث د. عبد اللطيف فايز في الوثائق المكتوبة باللغات اليونانية واللاتينية ، ليقدم عملاً علمياً راقياً يرصد فيه النقل والمواصلات في العصر اليوناني - الروماني ، وذلك رغم ما تكتنفه هذه الدراسات من صعوبات ، تتعلق بلغة الوثائق التي تتأرجح بين اليونانية واللاتينية ، أو تلك التي تتعلق بضرورة الإلمام باللغات الأوروبية الحديثة، التي دائماً ما ينشر المتخصصون في عالم البردى دراساتهم بهذه اللغات .

وتتناول الدراسة موضوع النقل والمواصلات من جوانبه المختلفة بصورة تتداخل ، بل تتناغم فيها ما هو سياسى أو اجتماعى أو اقتصادى أو إدارى ، فتتطرق إلى الحديث عن النقل البرى والنهرى والبحرى والموانئ ، ثم تعرج بشكل من التفصيل إلى الرحلات الاستكشافية ، فضلاً عن رصد أنواع الضرائب والمكوس المفروضة على النقل في تلك الحقبة التاريخية المهمة من تاريخ مصر .

**النقل والمواصلات في مصر في
العصر اليوناني، الروماني**

سلسلة

تاريخ المصريين

رئيس مجلس الإدارة

د. أحمد مجاهد

رئيس التحرير

أ.د. محمد صابر عرب

مدير التحرير

أ.د. فاروق جاويش

سكرتير التحرير

مصطفى غنايم

الإشراف الفني

صبرى عبد الواحد

أسس هذه السلسلة

الدكتور / عبد العظيم رمضان

وترأس تحريرها

من ١٩٨٧ إلى ٢٠٠٧

الهيئة المصرية العامة للكتاب

القاهرة - جمهورية مصر العربية - كورنيش النيل - رملة بولاق

ص. ب : ٢٣٥ - الرقم البريدى : ١١٧٤٩ رمسيس

ت : ٢٥٧٧٥٢٢٨ / ٢٥٧٧٥٠٠٠ - فاكس ٢٥٧٥٤٢١٣ (٢٠٢)

www.egyptianbook.org.eg/e-mail:info@egyptianbook.org.eg.

محمد، عبد اللطيف فايز على.

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليونانى

- الرومانى/ تأليف: عبد الطيف فايز على محمد.

- القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٢.

٤٨٤ ص: ٢٤ سم. - (تاريخ المصريين)

تدمك ٨ ٦٤١ ٤٤٨ ٩٧٧ ٩٧٨

١ - النقل - مصر.

٢ - المواصلات - مصر.

٣ - مصر القديمة - تاريخ - العصر اليونانى.

٤ - مصر القديمة - تاريخ - العصر الرومانى.

١ - العنوان.

رقم الإيداع بدار الكتب ٢٠٤٢٨ / ٢٠١٣

I. S. B. N 978 - 977 - 448 - 641 - 8

ديوى ٢٨٠.٠٩٦٢

حقوق النشر محفوظة بالكامل

للهيئة المصرية العامة للكتاب

ويحظر إعادة الطبع دون إذن مسبق من هيئة الكتاب

المالكة لكافة حقوق الطبع والنشر

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني- الروماني

تأليف

د. عبد اللطيف فايز علي محمد



الهيئة المصرية العامة للكتاب

٢٠١٣

فهرس الموضوعات

الصفحة	الموضوع
٨-٧	على سبيل التقديم
١٤-٩	التقديم
١٨-١٥	المقدمة
٣٤-١٩	التمهيد
١٣٠-٣٥	الفصل الأول: النقل البري
٣٥	وسائل النقل
٣٧	ملكية وسائل النقل
٤٤	نقابات سائقي دواب النقل
٤٩	شركات النقل البري الخاصة
٥٢	ملكية الأراضي
٥٩	النقل كخدمة إلزامية
٧٦	أنواع النقل
١٠١	الموظفون المختصون بالنقل البري
١٩٢-١٣١	الفصل الثاني: الطرق البرية والمحطات الواقعة عليها
١٣٢	أ- المحطات
١٣٥	ب- الأبراج
١٣٩	الطرق البرية
١٣٩	أولاً: الطرق الرئيسية
١٧٠	ثانياً : الطرق البديلة والفرعية:
٢٦٢-١٩٣	الفصل الثالث: النقل النهري
١٩٤	أنواع المراكب النهرية
١٩٦	ملكية المراكب
٢١٥	العاملون في الملاحة النهرية
٢١٦	نقابات ملاك السفن
٢٢٢	النقل النهري لغلال الدولة

٢٢٩	أوامر الشحن
٢٣٢	إجراءات الشحن
٢٣٧	مواصفات الشحنات
٢٣٩	أساليب الغش والسرقات
٢٤٢	تأمين الملاحة النهرية
٢٤٦	الموظفون المختصون بالنقل النهرى
٣١٨-٢٦٣	الفصل الرابع: النقل البحري والموانئ
٢٦٣	أولاً: النقل البحري
٢٩٨	ثانياً: الموانئ البحرية
٣٨٦-٣١٩	الفصل الخامس: الضرائب والمكوس المفروضة علي النقل
٣١٩	أولاً: في العصر البطلمي
٣١٩	الضرائب
٣٣١	المكوس الجمركية
٣٤٢	ثانياً: العصر الروماني
٣٤٢	الضرائب
٣٥٤	المكوس الجمركية
٤٢٦-٣٨٧	الفصل السادس: أسعار وسائل النقل وأجوره
٣٨٧	أولاً: العصر البطلمي
٢٩٨	ثانياً: العصر الروماني
٤٣٠-٤٢٧	الخاتمة
٤٥٤-٤٣١	الملاحق
٤٥٦-٤٥٥	قائمة الاختصارات
٤٧٠-٤٥٧	قائمة المصادر والمراجع

على سبيل التقديم

النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني- الروماني هو العدد ٢٩٦ من سلسلة تاريخ المصريين، الحريصة على أن تقدم كل ما يعمق من ثقافة المصريين وارتباطهم بتاريخهم التليد، وفي هذا العدد المهم من السلسلة يقدم صاحب هذه الدراسة معلومات مهمة عن عصر شاع بين الباحثين أنه عصر ضبابي المعلومات، وحلا لبعضهم إهماله بحجة أن حكام هذا العصر لم يكونوا من المصريين، رغم أن عطاء مصر الحضاري في هذا العصر ظل متدفقاً رغم تراجعها السياسي والعسكري.

و دراسة العصر اليوناني الروماني تكتنفه الكثير من الصعوبات المتصلة بمعرفة لغة الوثائق التي تتأرجح بين اليونانية واللاتينية، وهي لغات تتسم بالصعوبة وقلة المتخصصين وتتطلب المعرفة بها جهداً كبيراً، هذا علاوة على ضرورة الإلمام باللغات الأوروبية الحديثة، وقد أبحر باحثنا الواعد د. عبد اللطيف فايز محمد في الوثائق المكتوبة بهذه اللغات ليقدم لنا عملاً علمياً راقياً ارتبط بموضوع مهم من تاريخ مصر القديم.

وقد خصص الباحث في هذه الدراسة فصلاً تمهيدياً لسبل النقل والمواصلات في مصر في العصر الهلينستي، والتي اعتمدت بشكل أساسي على الحيوانات، كما تعرض للملاحة في حياة المصريين واستخدامهم للسفن والقوارب في النيل والبحرين الأحمر والمتوسط.

أما الفصل الأول فقد خصصه للنقل البري ووسائله في العصر اليوناني- الروماني، فتحدث عن ملكية وسائل النقل سواء للدولة أو الأفراد، وتعرض لعلاقة أصحاب المهنة الواحدة وكيف كانوا يجتمعون فيما يمكن أن نسميه بالنقابات.

وفي الفصل الثاني تعرض الباحث للطرق البرية والمخطات الواقعة عليها، حيث ظهر اهتمام البطالمة بتجارة البحر الأحمر وبأسطوهم التجاري سواء في النيل أو البحر الأحمر. كما أنشأوا شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط النيل بالبحر الأحمر

وفي الفصل الثالث عرض الباحث "للقول النهري" باعتباره وسيلة مهمة في تناول الإنسان المصري ليصل لأي مكان في الوادي، كما كان الباحث حريصاً على أن يتناول النقل البحري والمواني والرحلات الاستكشافية بشكل من التفصيل قدم فيها معلومات شيقة وراقية تم المتخصص وغير المتخصص، أما الضرائب والمكوس المفروضة على النقل فقد كانت فصلاً مهماً من فصول هذه الدراسة، والتي تأثرت بها أسعار وسائل النقل وأجورها وهي موضوعات تقدم معلومات جديدة تضيف إلى الذاكرة المصرية المزيد من الفخر والتحضر.

إني إذ أقدم هذا الكتاب لقارئنا العزيز فإنني أتقدم بخالص الشكر للباحث الواعد عبد اللطيف فايز محمد وإلى أسرة التحرير على الجهد الذي بذلوه ليصل هذا العدد المهم من السلسلة إلى يدي كل مهتم سواء متخصص وغير المتخصص.

والله ثم الوطن من وراء القصد

أ.د. محمد صابر عرب

النقل والمواصلات في مصر في

العصر اليوناني - الروماني

دراسة وثائقية من خلال الأوراق البردية

هذه دراسة جدرة بأن يقرأها الجميع، ولا ينبغي أن تكون موضوعاً لاهتمام المختصين بالدراسات التاريخية فقط؛ بل يجب أن يقبل على قراءتها كافة المثقفين فهي تناول جانباً مهماً من جوانب الحياة في مصر في العصر اليوناني والروماني، والحقيقة أن هذه الفترة من تاريخ مصر لم تحظ بالاهتمام الكافي وعادة ما يجهلها الكثيرون، فإذا ما ذكرت عبارة تاريخ مصر القديم فإن ذهن السامع عادة ما ينصرف إلى العصر السابق على العصر اليوناني الروماني، وهو العصر الذي شهد بناء الأهرامات، أو عصر الدولة الحديثة، حين استطاع فراعنة مصر العظام أن يقيموا إمبراطورية مصرية عظيمة في الشرق الأدنى، أما العصر اليوناني الروماني فإننا قد نجد معلومات ضبابية عنه لدى الكثيرين، أو معلومات متناثرة عن بعض الأشخاص ذائعي الصيت أمثال الإسكندر الأكبر أو الملكة كليوباترا السابعة.

وقد يحلو للبعض أحياناً المطالبة بإهمال هذا العصر كلية، وانتزاعه من المناهج الدراسية، وحنة من ينادون بهذا أن جكام مصر في هذا العصر لم يكونوا من المصريين، وهذه حجة تدعو للدهشة، فهل يمكن أن نتزع من تاريخ مصر الكثيرين ممن حكموها ولم يكونوا من أبنائها، ولكنهم أحبوها وأخلصوا لها أو خاضوا المعارك وهم يذودون عنها. إن مصر كانت على الدوام قادرة على أن تستوعب كل من يأتي إليها، سواء جاء إليها غازياً أو طالباً للعلم والمعرفة، أو ساعياً إلى طلب الرزق، فلم يكن لدى المصريين طوال تاريخهم إحساساً بالتفوق أو العنصرية ضد الشعوب الأخرى، على الرغم من أن حضارتهم كانت هي الأقدم والأعرق، لذلك فإن عطاء مصر الحضاري كان متدفقاً حتى في تلك الفترات التي شهدت تراجعاً للدور السياسي والعسكري للدولة المصرية، هذا العطاء هو ما يطلق عليه القوة الناعمة، والذي يمكن أن نعتبره قدر مصر ورسالتها.

ظل عطاء مصر مستمراً في العصر اليوناني الروماني، وربما احتاج القارئ إلى أن يتعرف على أهم ملامح العصر اليوناني الروماني في مصر، وذلك قبل أن يدلف إلى فصول هذه الدراسة التي تحتويها دفئا هذا الكتاب. هذا العصر يبدأ منذ عام ٣٣٢ قبل الميلاد، وهو العام الذي شهد دخول الإسكندر الأكبر أو الإسكندر المقدوني إلى مصر، وينتهي الجانب الأول منه، أي العصر اليوناني بوفاة الملكة كليوباترا السابعة في عام ٣٠ ق.م، وفي هذا التاريخ أيضاً سقطت دولة البطالمة، وأصبحت مصر ولاية تابعة للإمبراطورية الرومانية، وإذا كانت نهاية العصر اليوناني أمراً متفقاً عليه بين جبهة المؤرخين فإنهم اختلفوا حول نهاية العصر الروماني من تاريخ مصر، فمنهم من يرى أن هذا العصر يتوقف عند بداية تولي الإمبراطور دقلديانوس عرش الإمبراطورية في عام ٢٨٤ ميلادية. ومنهم من يرى أن العصر الروماني يمتد حتى دخول العرب إلى مصر في عام ٦٤١ ميلادية، وحجة الفريق الأول أن الحضارة الرومانية هي حضارة وثنية خالصة، وأن هذه الحضارة هي التي سادت العالم بما فيه مصر حتى ذلك التاريخ، أما بعد عهد الإمبراطور دقلديانوس فقد سادت العالم حضارة جديدة تماماً وأصبحت المسيحية هي العامل المؤثر على كافة الأصعدة.

وهناك تسمية أخرى تطلق على العصر اليوناني في مصر وهي العصر البطلمي، والحقيقة أن إطلاق اسم العصر اليوناني مرده إلى جنسية الإسكندر الأكبر، فإن هذا القائد جاء من بلاد اليونان (أو بلاد الإغريق)، فقد كان ملكاً لإحدى مناطق هذه البلاد، وهي مملكة مقدونيا، وقد خرج الإسكندر من بلاده لخاربة الإمبراطورية الفارسية التي كانت العدو اللدود لبلاد اليونان، وكان الفرس قد اعتدوا على بلاد اليونان، واحتلوها ردحا من الزمان، وذنسوا كبرى مدنها وهي مدينة أثينا العظيمة، وبعد جلاء الفرس من بلاد اليونان راحت الأصوات تتعالى بضرورة الانتقام من الفرس ومعاقبتهم جزاء ما اقترفوه في حق اليونان، وقيض للإسكندر الثالث ملك مقدونيا أن يقوم بتلك المهمة، فخرج من بلاده في عام ٣٣٣ ق.م وهزم الملك الفارسي في موقعة إسوس الذي فر بعد هزيمته إلى الشرق، ولكن الإسكندر رأى أنه من الأصوب ألا يسير في اثره بل يستولي على ولايات الإمبراطورية الفارسية،

وكانت مصر وبلاد الشام من بين تلك الولايات، ولم يلبث أن اتجه جنوباً فاجتاح ساحل فينيقيا ثم فلسطين، وطرق أبواب مصر في خريف عام ٣٣٢ ق.م. وأعقب ذلك دخوله إلى مصر، ومما هو جدير بالذكر أن الإسكندر لم يمكث في مصر سوى ستة شهور وكان أعظم منجزاته في هذه الفترة بناء مدينة الإسكندرية العظيمة.

غادر الإسكندر الأكبر مصر متوجهاً إلى قلب الإمبراطورية الفارسية، وفي بلاد الرافدين أحرز نصراً حاسماً على الملك الفارسي دار الثالث في موقعة جاجيلا في عام ٣٣١ ق.م.، وتلى ذلك فرار الملك الفارسي ثم مقتله، وكان ذلك إيذاناً بسقوط الإمبراطورية الفارسية على يد الإسكندر الذي دخل إلى عاصمة الفرس، وحقق حلم الإغريق في الانتقام من هؤلاء القوم.

وعلى الرغم من نجاح الإسكندر في تدمير الإمبراطورية الفارسية فإنه لم يتوقف بل واصل التوغل في قلب القارة الآسيوية، والحقيقة أن أهداف الإسكندر لم تكن تقتصر على القضاء على إمبراطورية الفرس، ولكنها كانت أبعد من ذلك بكثير فقد كان تلميذاً للفيلسوف أرسطو الذي غرس فيه حب العلم والمعرفة، ومن ثم فقد أراد أن يصل إلى نهاية العالم حتى يشبع فهمه للحصول على المزيد من العلم، ولم يكن جيش الإسكندر جيشاً من المقاتلين فقط بل كان يضم صفوة من العلماء. وإذا كان الإسكندر قد تأثر بأستاذه أرسطو في حبه للعلم والمعرفة إلا أنه تفوق عليه في محبته للإنسانية، وإيمانه الشديد بالمساواة بين البشر جميعاً، وهو الأمر الذي يتضح بجلاء من معاملته لأهالي البلاد التي فتحها، وحرصه الشديد على إظهار احترامه وتقديره لعبادات الشعوب الأخرى، ولا أدل على ذلك من زواجه من سيدة شرقية من إقليم باكثريا (أفغانستان). وعندما وصل الإسكندر إلى وادي نهر السند (باكستان) أدرك جنوده الكلل وطالبوه بالعودة إلى ديارهم، ولم يكن أمام هذا القائد سوى الرضوخ لرغبة رجاله والتخلي عن أحلامه في الوصول إلى نهاية العالم، وهكذا استدار للعودة مرة أخرى، وخط رحاله في مدينة بابل التي قرر اختيارها عاصمة للإمبراطورية، ولكن هذا القائد العظيم أسلم الروح وصعدت روحه إلى بارئها في عام ٣٢٣ ق.م.

بعد وفاة الإسكندر تقرر تقسيم الإمبراطورية بين قادة الجيش المقدوني، وكانت مصر من نصيب أحد هؤلاء القادة، ويدعى بطليموس بن لاجوس الذي أسس دولة في مصر عرفت بدولة البطالمة لأن ملوكها جميعاً حملوا اسم بطليموس، وكان عددهم خمسة عشر ملكاً، وكان آخر ملوك هذه الأسرة الملكة كليوباترا السابعة التي انتحرت في عام ٣٠ ق.م. بعد هزيعتها هي وحليفها ماركوس أنطونيوس أمام القائد الروماني أوكتافيانوس (أغسطس فيما بعد)، الذي دخل إلى الإسكندرية وأعلن سقوط دولة البطالمة إلى الأبد، وأن مصر أصبحت ولاية من ولايات الإمبراطورية الرومانية.

على الرغم من فقدان مصر لاستقلالها السياسي؛ إلا أنها لم تفقد أهميتها ولم يتقلص دورها، فقد حظيت باهتمام خاص من الإمبراطور أغسطس، لذلك فقط اختصها بمكانة مميزة مما أثار جدلاً بين المؤرخين، حيث ذهب بعضهم إلى القول بأن مصر كانت من الأملاك الخاصة للإمبراطور الروماني، ولكن هذا الجدل حسم لصالح اعتبار مصر ولاية رومانية شأن سائر الولايات الأخرى ولكن نظراً لأهميتها وبخاصة من الناحية الاقتصادية والإستراتيجية فقد أولاهها الإمبراطور أغسطس اهتماماً خاصاً وميزها عن سائر الولايات الرومانية الأخرى، وإذا ما ألقينا نظرة على تاريخ الإمبراطورية الرومانية فإنه يمكننا بسهولة التعرف على الدور الحاسم الذي لعبته مصر خلال بعض الأحداث الجسام التي شهدتها الإمبراطورية الرومانية، وخير مثال على ذلك ما وقع في عام ٦٨-٦٩ ميلادية وهو العام الذي عرف بعام الأباطرة الأربعة حين تعاقب على عرش الإمبراطورية الرومانية أربعة من الأباطرة، ولكن مصر حسمت هذه الفوضى حين أعلنت تأييدها للقائد فسباسيان، الذي سرعان ما اعتلى العرش الإمبراطوري، وأسس أسرة حاكمة جديدة في روما.

سار الحال على هذا المنوال حتى قام الإمبراطور دقلديانوس (عام ٢٨٤ ميلادية) بإجراء تغييرات جذرية في نظام الحكم والإدارة في الإمبراطورية، وأعقب ذلك تقسيم الإمبراطورية الرومانية إلى قسمين أحدهما في الغرب وظلت عاصمته روما، والآخر في الشرق وعاصمته مدينة القسطنطينية، التي حملت اسم مؤسسها

الإمبراطور قسطنطين، والتي أقيمت في مكان مدينة يونانية قديمة تدعى بيزنطة، مما دعى البعض إلى أن يطلقوا عليها اسم الدولة البيزنطية، وطبقاً لهذه المتغيرات أصبحت مصر تابعة للقسم الشرقي من الإمبراطورية الرومانية، أي الدولة البيزنطية.

كانت هذه إطلالة سريعة على الإطار الزمني للعصر اليوناني الروماني في مصر، وهي الفترة التي يتناول هذا الكتاب جانباً من جوانبها، والحقيقة أن دراسة موضوعات العصر اليوناني الروماني ما تزال تمثل صعوبة أمام الباحثين، ولا يقوم بخوض غمار هذه الدراسات إلا الجادين منهم، وتكمن صعوبة الدراسة في هذا المجال إلى ضرورة معرفة لغة الوثائق التي لا بد وأن يتعامل معها الباحث للحصول على المادة العلمية، ولغة الوثائق في حالتنا هذه هي اللغة اليونانية القديمة في المقام الأول، ثم اللغة اللاتينية، وهي لغات على قدر كبير من الصعوبة، ويتطلب تعلمها جهداً كبيراً، وهو أمر عسير في ضوء ما نعرفه الآن من انصراف الشباب عن كل ما هو جاد وبجثهم عن السهولة في كل مجال، والاهتمام الفائق بالشكل دون المضمون، فإن الكثيرين منهم يحملون درجات لا تستند إلى أساس من العلم والمعرفة، ولا يتعدى حملهم إياها مجرد التظاهر الأجوف، وإلى جانب معرفة اللغات القديمة فإن الباحث في التاريخ اليوناني الروماني لا بد وأن يكون عارفاً باللغات الأوروبية الحديثة لأن المتخصصين في علم البردي عادة ما ينشرون دراساتهم باللغات الأجنبية وعلى الرغم من وجود متخصصين مصريين في مجال علم البردي فإنهم يحرصون أيضاً على نشر دراساتهم باللغات الأجنبية حتى تكون في متناول كافة الباحثين على مستوى العالم.

ومما هو جدير بالذكر أن صعوبة التعامل مع المادة العلمية التي تتصل بتاريخ مصر اليونانية الرومانية لا تكمن فقط في صعوبة اللغات التي كتبت بها الوثائق بل تكمن أيضاً وبالدرجة الأولى في طبيعة هذه الوثائق، وتمثل هذه الوثائق في أوراق البردي أو قطع الشقاقات (الأوستراكا) أو بعض النصوص المتناثرة التي حملتها لنا النقوش (مثل نص حجر رشيد)، والحقيقة أن التعامل مع النصوص التي جار عليها الزمن والتهمت العوامل الطبيعية جانباً كبيراً منها يعد أمراً بالغ الصعوبة ويضيف إلى

الباحث مشقة كبرى إلى جانب تلك التي يتجشمها وهو يتعامل مع لغة قديمة شديدة الصعوبة.

ويمكن القول بأن الدراسة التي يتضمنها هذا الكتاب تدخل في إطار مثل هذه الدراسات الجادة، وغير التقليدية، فهي تتناول النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني الروماني، وإذا كان العرف قد جرى بين أهل الدراسات التاريخية على تقسيم الدراسات إلى موضوعات في التاريخ السياسي أو الاجتماعي أو الاقتصادي أو الإداري؛ فإننا حين نطالع صفحات هذه الدراسة فإن الحيرة تسيطر علينا ونسأل أنفسنا أين نضع هذه لدراسة في المجالات السالف ذكرها، ولكن من الإنصاف أن نقول أن هذه الدراسة تتداخل بها العناصر السابقة جميعًا بشكل متناغم حتى أنه يصعب على القارئ أن يحكم بما إذا كانت تقتصر على جانب دون الآخر، أو أن هناك صفة تغلب عليها دون الأخرى، ولكن لا مناص من القول بأن هذه الدراسة جادة ومتميزة وتتناول جانبًا مهمًا من تاريخ مصر في العصر اليوناني، ومن الواضح أن صاحب هذه الدراسة قد بذل جهدًا طيبًا ومتميزًا في سبيل تقديم هذا الموضوع إلى القارئ المتخصص، أما القارئ غير المتخصص فمما لا شك فيه أنه سوف يجد في قراءة هذا الكتاب متعة كبرى باعتباره صفحة من تاريخ وطننا الحبيب.

والله ولي التوفيق

د. أبو اليسر فرح

أستاذ التاريخ اليوناني الروماني

كلية الآداب - جامعة عين شمس

المقدمة

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام علي أشرف المرسلين سيدنا محمد وعلي آله وصحبه أجمعين. رَبَّنَا آتِنَا فِي الدُّنْيَا حَسَنَةً وَفِي الْآخِرَةِ حَسَنَةً وَقِنَا عَذَابَ النَّارِ ، وبعد.....

لقد خلق الله الإنسان ويسر له أسباب الحياة، ولا جدال في أن وسائل النقل والمواصلات أحد أهم تلك الأسباب، فمنذ أقدم العصور والإنسان لا غني له عنها، فهو يستخدمها في تنقلاته الدائمة والمستمرة من مكان لآخر وفي أسفاره البعيدة، وهي أيضاً تنقل أمتعته وبضائعه، ومنتجات أرضه. كما أنها عون له في زراعتها، فنحن لا نتصور استمرار الحياة بدون وسائل النقل والمواصلات، وهذا ما دفعني إلى اختيار موضوع: "النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني- الروماني"

" دراسة وثائقية من خلال الأوراق البردية "

و هدف هذه الدراسة هو إلقاء الضوء علي موضوع النقل والمواصلات في مصر خلال فترتين هامتين من تاريخها وهما فترة حكم اليونانيين والرومان لها، من خلال النصوص البردية المعاصرة والمؤرخة بالعصرين اليوناني والروماني لحكم مصر.

ولقد بدأت الدراسة بتمهيد تناولت فيه الحديث عن "النقل والمواصلات في مصر قبل العصر الهيلينستي" أي في مصر القديمة، مبتدئاً بالحديث عن الحمار؛ لكونه كان وسيلة النقل الرئيسية التي دأب المصري منذ أول تاريخه حتي يومنا هذا في استخدامه في مثل هذا الغرض، فضلاً عن الحديث عن وسائل النقل الأخرى، مثل: الثور، الذي كان يستخدم في نقل الأحجار الثقيلة من المحاجر إلى الأماكن التي تبني

فيها، وكذلك الأشياء التي تعجز الحمير عن نقلها، كما تناولت الحديث عن الجمال، والخيول.

وفي إيجاز شديد تحدثت عن الملاحة في حياة المصريين القدماء، وكيف تطورت صناعة السفن لديهم من القوارب البدائية الأولى التي كانوا يصنعونها بطريقة بسيطة، إلى السفن النيلية التي كان بمقدورها أن تحمل شحنة عظيمة وتسير في مياه أمواجها هائلة، إلى الأساطيل التي جابت البحرين الأحمر والمتوسط، حتى صار للمصريين القدماء باع طويل في الملاحة النهرية والبحرية.

وفي الفصل الأول "النقل البري" تحدثت عن وسائل النقل، وبخاصة الحمير، فإذا كانت الحمير قد بلغت من الأهمية لدى المصري القديم مبلغاً عظيماً، فإنها خلال العصرين البطلمي والروماني كانت هي الحيوان الأكثر استخداماً في عمليات النقل البري المختلفة. وكذلك تحدثت عن الجمال التي كانت تلي الحمير في الأهمية، بالإضافة إلى الحديث عن البغال والثيران والخيول وعربات النقل التي كانت قليلة الاستخدام.

ثم تلي ذلك الحديث عن ملكية وسائل النقل، سواء من قبل الدولة أو الأفراد، ونقابات سائقي دواب النقل، وكيف كان أصحاب المهنة الواحدة عادة ما ينتظمون في نقابة تضطلع برعاية صوالم أعضائها الذين كانوا يجتمعون بصورة منتظمة أو شبه منتظمة بغرض تدارس شئون الحرفة أو الصنعة فضلاً عن شئونهم الاجتماعية والدينية، كما كانت النقابة وسيلة ملائمة لجمع الضرائب وفرض الأعباء المطلوبة. ثم تطرقت إلى الحديث عن النقل كخدمة إلزامية، وأنواع النقل ومراحله المختلفة، وفي نهاية الفصل تحدثت عن الموظفين المختصين بالنقل البري.

وفي الفصل الثاني " الطرق البرية والمخططات الواقعة عليها" تناولت الحديث عن اهتمام البطالمة بتجارة البحر الأحمر وبأسطولهم التجاري، وتمثل هذا الاهتمام في عنايتهم الفائقة بالطرق التي تربط شاطئ النيل بالموانئ التي أنشئوها على ساحل البحر الأحمر. ولم يكن الرومان أقل اهتماماً من البطالمة بالعناية بتلك الطرق، حيث أنشأوا شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط النيل بالبحر الأحمر؛ وذلك لأنها تمثل الشرايين الرئيسية للمواصلات.

وفي الفصل الثالث " النقل النهري" تحدثت عن النيل كأفضل وسيلة للمواصلات لأنه كان في متناول كل إنسان في كل وقت، ويمكن الوصول إليه من أي مكان في الوادي، وكيف كان النيل الطريق الطبيعي والرئيسي للتجارة، فضلاً عن القنوات التي تنفرع من النيل والتي كانت تحمل قدراً كبيراً من المراكب التي تنقل البضائع إلى النيل.

وفي الفصل الرابع " النقل البحري والموانئ" تحدثت عن الملاحة البحرية، و الرحلات الاستكشافية التي قام بها الاسكندر الأكبر المقدوني وكذلك البطالمة والرومان لتأمين طرق الملاحة، وفرض نوع من السيطرة والسيادة البحرية لضمان سلامة السفن التجارية التي تمر عبر تلك الطرق البحرية، فضلاً عن الحديث عن الأسطول الحربي والتجاري، والموانئ التي أنشأت لخدمة عملية النقل البحري.

وفي الفصل الخامس " الضرائب والمكوس المفروضة على النقل" تحدثت عن الضرائب التي كانت تفرضها الدولة على وسائل النقل البري والمائي، وكذلك المكوس الجمركية المفروضة على انتقال الأفراد والبضائع.

وفي الفصل السادس "أسعار وسائل النقل وأجوره" تناولت الحديث عن أسعار وسائل النقل البري ، أسعار السفن ومستلزماتها، صناعة القوارب ولوازمها، فضلاً عن الحديث عن قيمة إيجار المراكب، وأجور النقل البري والنهري وأخيراً أحمد الله تعالى علي أن وفقني في هذه الدراسة ، وإن كنت قد وفقت فبِعون من الله وتوفيقه، وإن كان هناك من نقصٍ فالكمال لله وحده، "ولكل شيء إذا ما تم نقصان". وإن كان من خطأ فمن نفسي ومن الشيطان.

"والله ولي التوفيق".

عبد اللطيف فايز علي محمد

باحث في التاريخ اليوناني - الروماني

التمهيد

النقل والمواصلات في مصر قبل العصر الهيلينستي:

لقد كان النقل مسألة هامة في حياة المصريين القدماء؛ وذلك لأن انتقال الناس من مكان لآخر، ونقل المحاصيل من مناطق إنتاجها إلى المخازن ثم إلى الأسواق يحتاج إلى وسائل نقل متعددة، وكذلك في أسفارهم البرية والنهرية وأيضا البحرية، فضلا عن نقل الأحجار و الحمولات ذات الأوزان الثقيلة.

وفي مصر القديمة كان الحمار هو وسيلة النقل الرئيسية و ذلك لأنه كان الحيوان الذي دأب المصري منذ أول تاريخه حتى يومنا هذا علي استخدامه في مثل هذا الغرض^(١)، فإذا ما أراد الفلاح المصري القديم أن يدرس القمح ساق الحمير إلى الحقل وحملها بحزم القمح^(٢)، وكانت هذه الحزم تعلق على جانبي الحمار، وإذا ما تم تحميل الحمير يبدأ القطيع متباطئاً في الرجوع إلى الضيعة حيث أجران السدرس المخصصة لهذا الغرض ثم ينتقل بعد ذلك إلى صوامع الغلال^(٣). كما أن الحمير كانت ضرورية لقطع المسافات الطويلة في القوافل الرسمية^(٤)، فقد استعمل الحمار منذ اقدم العصور في القوافل والبعثات التي كان يرسلها الملوك إلى الجهات النائية^(٥)، كما أن الحمار كان يستخدم في الحمل منذ عهد الدولة القديمة^(٦) فقد عثر له علي رسوم عدة، أهمها في مصطبة "ورخو" من عهد الأسرة الخامسة بالجيزة، إذ نشاهد حارين يحملان محفة بينهما جلوس موظف للتفتيش علي أعمال الحقول^(٧).

وكانت وسائل النقل المحلية من الحقل إلى أماكن الإقامة والسكن بالقرية تتم عن طريق الحمير، التي كانت تسير علي جسور القنوات^(٨).

ولأن الحمار هو دابة الحمل العادية لصبره وتحمله^(٩)، فقد اعتمد عليه النقل البري اعتماداً كلياً، لدرجة أن بعض حكام جزيرة فيلة (Philae) المسئولين عن تجارة السودان حملوا لقب "منظم القوافل" (Caravan-Conductor)^(١٠).

وإن أحدهم وهو "حرخوف" الذي قام برحلته للبحث عن البخور، والعاج من أعالي بلاد النوبة وكان معه ثلاثمائة حمار عاد بها محملة بالنفائس من هذه الجبهات^(١٠).

ولم يستخدم المصريون القدماء الحمير في أغراض الجر، وذلك لطبيعة أراضي البلاد حيث يقطع دلتا النيل عدد كبير من القنوات المائية؛ والتي تجعل النقل النهري هو الوسيلة الطبيعية لنقل ما يحتاجونه^(١١)، فضلاً عن أن المصريين القدماء كانوا يستخدمون الثيران في عملية الجر ونقل الأحجار الثقيلة من الحاجر إلى الأماكن التي تبنى فيها، كالمعابد، والأهرام^(١٢).

ولقد كان الأهالي يستخدمون الحمير في انتقالهم اليومية والذهاب إلى الأسواق، وكان الراجلة وراكبو الحمير يستعملون الجسور التي تربط بين القرى والمدن. ولذلك فقد كان الحمار يلعب دوراً هاماً في المواصلات^(١٣).

وبذلك كانت الحمير في مصر القديمة ضرورة لا غنى عنها، لقطع المسافات الطويلة في القوافل الرسمية إلى المناجم أو إلى بلاد النوبة. كما استخدمها البدو في الصحراء العربية، وكذلك التجار الجائلون القادمون من الواحات، فضلاً عن استخداماتها الكثيرة والمتعددة^(١٤).

إما عن وسائل النقل البرية الأخرى، فقد كان المصريون القدماء يستخدمون الثور، كما ذكرنا سابقاً، في نقل الأحجار الثقيلة من الحاجر إلى الأماكن التي تبنى فيها، فضلاً عن استخدامه في جر عربة الدفن^(١٥).

أما بالنسبة للجمال فإن الأحوال تدل علي أن المصري لم يستعمل الجمل فيما قبل العصر العتيق علي الأقل. ولكن عثر له علي تمثال صغير من الفخار من عصر نقادة في أواخر الألف الرابعة ق.م كما عثر علي تمثال صغير آخر من عهد الأسرة الثامنة عشرة، وكذلك جاء ذكره أحياناً في متون الدولة الحديثة، مما يدل علي أن

الجمال كان مستأنساً. ولكن يبدو أنه كان مكروهاً عند قدماء المصريين لصلته بالبدو والأعراب علي حواف الصحراء الشرقية، لذلك لم يستعمل عندهم. أما في العصر اليوناني والروماني فقد استخدم بكثرة^(١٦).

أما الخيول فيري "جورج بوزنر" (George Buznar) أن المصريين القدماء عاشوا آلاف السنين دون أن يعرفوها، وأن الآريين^(١٧) هم الذين أدخلوا الخيول والعربات الحربية في جميع دول الشرق الأدنى منذ بداية القرن السابع عشر ق.م. ولم يستعملها سكان وادي النيل إلا عند نهاية حكم الهكسوس، واستقدموها من فلسطين (حوالي ١٦٠٠ ق.م.)^(١٧).

ولقد استخدم المصريون القدماء مجازات لوصف الحصان والعربة منها أن الحصان سمي "ذلك الحيوان الجميل" وسميت العربة "بالملجمة" ولكنهما ظلا يدعيان "سوسيم" (Susim) و "مركبوت" (Markabot) "أي الخيول والمركبات"^(١٨).

ومنذ عهد الدولة الحديثة (مطلع القرن ١٦ ق.م) كان الملوك المصريون وعظماء النبلاء يرون أن ركوب الخيل يحط من قدرهم، لذلك فإنهم كانوا يذهبون إلى ميدان القتال أو إلى الاستعراض في مركبات خفيفة ذات عجلتين، مصنوعة من الخشب والجلد والمعدن، يسرع بها حصانان فاخران وفيهما راكبان السائق والمحارب. وقد حاربت فرقة خاصة من راكبي العربات في جميع الحملات الملكية منذ عهد تحوتمس (Thutmosis) أما ركوب الخيل فقد ترك للكشافين وحاملي الرسائل^(١٩).

لقد كان نهر النيل وقنواته وفروعه العديدة في الدلتا هي وسيلة الاتصال الوحيدة في كل أنحاء البلاد، وذلك منذ أقدم العصور. ولا بد أن المصريين قد اعتادوا علي استخدام المراكب^(٢٠)، خاصة وان طبيعة وادي النيل تحتم أن تكون الحركة العامة للمواصلات بواسطة نهر النيل صعوداً وهبوطاً لحمل الإنسان والبضائع^(٢١).

ونقل الأشياء الضخمة، وفي الرحلات الطويلة^(٢٢)، وكذلك نقل الحيوانات والمحاصيل مواد البناء والصناعات^(٢٣).

وكان النيل والترع المتفرغة منه طرقاً مائية عظيمة الفائدة، بل كانت أفضل طرق للمواصلات جميعاً. وتعددت أنواع السفن التي تسير في النيل وقنواته^(٢٤).

ولقد كان المصري القديم يصنع قواربه البدائية الأولى بطريقة بسيطة، إذ أنه كان يربط حزماً من سيقان البردي ببعضها، وهذه الزوارق الخفيفة كانت شائعة الاستعمال في عهد الدولة القديمة. وكانت صغيرة الحجم لا تتسع لأكثر من شخصين وتسير بالمدرّة والجحادف^(٢٥). وهذا النوع من المراكب كان يستعمله صيادو الطيور والأسماك في المستنقعات، أما في مياه النيل فكانت لا تستعمل إلا نادراً وذلك لأن مياه النيل كانت سريعة وشديدة الأمواج^(٢٦).

ولقد انتشرت صناعة السفن في كل مدينة ومزرعة كبيرة وتعددت أنواعها واستخداماتها، فأصبح منها القوارب البحرية البديعة ذات القلاع العظيمة والجحاديف العديدة التي استعملها الأمراء للتنعم والرفاهية^(٢٧). فقد كانت هناك مراكب خاصة بنائب الملك تسمى "دهبية" في الأسرة الثامنة عشر، وكانت ذات أهبّة، وذات بمو مزخرف زخرفة عالية، وكذلك ذات حجرة (كاينة)، وحتى ذات مرابط للخيول^(٢٨).

ولقد صنعت أنواع من السفن النيلية كان بمقدورها أن تحمل شحنة عظيمة وتسير في مياه أمواجها هائجة^(٢٩). نقل عليها المصريون القدماء المسلات العملاقة والتماثيل الضخمة، وكتل الجرانيت الكبيرة والمتوسطة^(٣٠).

وكان هناك أيضاً دائمة لبناء السفن تستعمل أخشاباً من مصر نفسها وأخشاباً من بلاد بونت (Punt)^(٣١)، فلم يكن المصريون في حاجة إلى خشب البلاد الأجنبية ليقوموا بأعمال الملاحة، وإن كان إحضار الأخشاب اللبانية والسورية

يسمح لهم بتنمية بناء السفن ويسهل لهم تجهيز أساطيل عظيمة للقيام بتجارة بحرية خارج بلادهم في عرض البحر^(٣٢).

ولقد كان النقل النهري في مصر الفرعونية اقتصادياً أكثر من النقل البري^(٣٣)، إذ كان في متناول كل إنسان في كل وقت، ولذلك فقد كانت تستخدم مياهه طوال العام القوارب العديدة والسفن المشحونة التي تنقل البضائع والحيوانات والمحاصيل^(٣٤).

أما عن الملاحة في مصر القديمة فقد تزايدت حركة الملاحة طوال عهد الملك "سنفرو" (Snefru)^(٣٥)، أول ملوك الأسرة الرابعة (٢٥٠٠ ق.م) بل أن أول أسطول بحري عرف في تاريخ البشر يرجع إلى عهد هذا الملك^(٣٦)، إذ يخبرنا "حجر بالرمو" "Palermo Stone" (أنظر ملحق رقم ١) أنه في عهد هذا الملك قد عادت من بلاد سوريا أربعين سفينة محملة بخشب الأرز^(٣٧) "إحضار أربعين سفينة محملة بخشب الأرز" هكذا سجل الكاتب المصري القديم في قائمة إنجازات الملك سنفرو^(٣٨).

كما يخبرنا حجر بالرمو أيضاً بأن الملك سنفرو قد بنى سفناً بلغ طولها مائة ذراع (حوالي ١٧٠ قدماً). و مركب بهذا الحجم لابد أنها قد أعدت للملاحة البحرية، كما أن هناك سفناً بلغ طولها أربعون، وستون ذراعاً^(٣٩) وكان لمصر أسطولاً تجارياً يتألف من عدد كبير من السفن. وهناك نماذج مختلفة فهذه سفن طويلة قلما ترتفع أطرافها، وتلك سفن نقل قصيرة ومقوسة عند طرفيها، وغيرها صنادل لنقل الحبوب والأحجار، وسفن لنقل الماشية والخيول^(٤٠)، وسفن بيلوس^(٤١) (Byblos Boat) التي كانت وسيلة للاتصال بالمستعمرة مع بيلوس والتي كان موجودة بالفعل في الدولة القديمة^(٤٢).

وفي الأسرة الخامسة (ولأول مرة في التاريخ) نجد أن الملك "ساحور رع" (Sahure) يحدث تقدماً باستخدامه للقوة البحرية لنقل جنوده إلى الساحل السوري^(٤٢). ولقد حذت الأسرة السادسة حذوه من قبل "وين" (Wine) الذي نقل جنوده إلى "كارمل" (Carmel) في "Nmiw" أي سفن رحلات (Travel- Ships)^(٤٣) فضلاً عن استخدام السفن في نقل الأحجار. ويذكر "وين" نفسه، ضمن تاريخ حياته الذي كتبه بنفسه في ختام القرن السابع والعشرين ق.م، أن فصيلة من الجنود البحارة عبرت النيل بأمر الملك تحت إمرة خازن مالية الإله (خازن فرعون) ليحضروا إلى قائدهم نفسه تابوتاً حجرياً من محاجر طرة الملكية وعاد الجنود بالحجر في سفينة كبيرة تابعة للبلاط فضلاً عن نقل قطع أخرى عديدة^(٤٤).

وفي عهد الدولة الوسطى (Middle Kingdom) وبالتحديد في عهد الملك "منتوحتب الثالث" (Mentuhotep III) أحد ملوك الأسرة الحادية عشر، وضع هذا الملك شتون التجارة الأجنبية في يد موظف ماهر يقال له "هينو". (Henu) محافظ باب القطر الجنوبي، ووزير المالية أيضاً وأمره الملك بغزو سواحل البحر الأحمر^(٤٥)، فسافر إليها ولما بلغ البحر الأحمر بني مركباً أرسله إلى بلاد بونت ثم عاد إلى وطنه عن طريق وادي الحمامات^(٤٥).

لكن "نيبي" (Nibbi) تفترض عدم إمكانية أن يكون المصريون القدماء قد استخدموا أي ميناء علي طول شاطئ البحر الأحمر^(٤٦). بل وتستبعد أن يكون المصريون القدماء قد حملوا مراكبهم عبر منطقة الجبال بين النيل والبحر الأحمر^(٤٧). وتدلل "نيبي" علي صحة افتراضها بعدم وجود ما يدعو المصريين إلى حمل مراكبهم عبر مسافة مائة وستين كيلو متراً، عبر أراضي كثيرة التلال علي طول وادي الحمامات إلى البحر الأحمر. وكذلك عدم العثور علي دليل مقنع بشأن النظرية القائلة بأن المصريين قد بنوا مراكبهم علي شاطئ البحر الأحمر قبل بداية رحلتهم^(٤٨).

ولكن هناك من الأدلة ما يكفي لإثبات وجود نشاط بحري للقدماء المصريين علي شاطئ البحر الأحمر. ومن تلك الأدلة نقش هينو نفسه الذي يصف فيه رحلته إلى بلاد بونت، وجاء فيه:

" لقد أرسلني سيدي لكي أرسل سفينة إلى بلاد بونت ، لكي تحضر إليه المر لقد تركت النيل مع جيش مؤلف من ثلاثة آلاف رجل، كل يوم أرسل لكل منهم قربة مصنوعة من الجلد، جرتين من الماء، عشرين رغيفا من الخبز حفرت اثني عشر بئرا ثم وصلت إلى البحر الأحمر، صنعت السفينة وأرسلتها " (٤٩).

وفي الأسرة السادسة والعشرين قاد سفن أحد ملوك هذه الأسرة وهو نخاو (Necho) بحارة فينيقيين (Phoenicians) وقاموا برحلة بحرية حول أفريقيا استغرقت أكثر من عامين^(٥٠). كما أن الملك نخاو هو أول من شق قناة تؤدي إلى البحر الأحمر، والتي أكملها من بعده الملك "دارا الأول" الفارسي، (حسب قول هيرودوت) وبلغ طول هذه القناة مسافة إبحار أربعة أيام، وكان عرضها يتسع لسفيتين من ذوات الصفوف الثلاثة من المجاديف^(٥١).

وهناك نقشان يرجعان إلى عصر "أبسماتيك الأول" (Psammetichus I) (٦٦٤ - ٦١٠) والأسرة السادسة والعشرين، فقد تم العثور عليهما بالقرب من شاطئ البحر الأحمر^(٥٢). كما تم اكتشاف موقع ميناء يرجع إلى الأسرة الثامنة عشر، بالإضافة إلى اكتشاف نقشين صغيرين وبعض اللوحات (Stelae) الصغيرة والتي تذكر إحداهن اسم بلاد بونت (Bia-n-punt). فضلا عن العثور علي نقش به نص هيروغليفي يسجل أوامر صادرة من الملك "سيزوستريس الأول" (Sesostris) إلى وزيره "أنتيفوكر" (Antefoker) لكي يبني سفناً لإرسالها إلى إقليم بونت^(٥٣) كما تم العثور علي العديد من النقوش أغلب الظن أنها للحرفيين والعمال الذين صنعوا المراسي الخاصة بالسفن التي كانت تبحر من شاطئ البحر الأحمر.

واحد هذه النقوش يشير إلى ميناء علي الأرجح هو ميناء "سوأو" (SWW)،
 لقد جاء فيه: "dpt(W) ...(d?) min SWW....sp3t Gbty"
 والتي ربما تكون ترجمتها:

".....boats ..(of) the quay of Sww....the Coptite nome."

".....مراكب (أل) رصيف ميناء سوأو "SwW" إقليم فقط" (٥٤)

وتفترض الأدلة السابقة أن تلك السفن التي أبحرت من البحر الأحمر بنيت في
 فقط ثم فككت ثم حملت علي أجزاء عن طريق البر إلى شاطئ البحر الأحمر حيث
 أعيد تركيبها من جديد. ثم يحدث الشيء نفسه عند العودة من الرحلة، فتفكك
 السفن مرة أخرى وتُحمل مع همولتها إلى وادي النيل. والمراسي الحجرية قد تمثل
 رحلة شاقة في الطريق الصحراوي الوعر، وذلك يفسر عمل المراسي علي موقع
 الميناء. كما دل علي ذلك أيضا وجود مرسي لم يكتمل بعد (٥٥). كما يؤكد
 "كاسون" (Casson) أن مسألة نقل المراكب علي أجزاء كان معروفاً منذ اقدم
 العصور. فقد نقل الملك رمسيس الثاني مراكبه عبر النيل إلى فقط، ومن فقط علي
 دواب النقل برا عبر الصحراء الشرقية إلى البحر الأحمر (٥٦).

وإبان الدولة الحديثة (New kingdom) (١٥٨٠ - ١١٠٠ ق.م) نجد أن
 الرحلات البحرية في الغالب كانت شيئاً مألوفاً، فقد بدأت الملكة "حتشبسوت"
 (Hatshepsut) رحلتها إلى الجنوب مع حملتها الشهيرة إلى بلاد بونت (٥٧). والتي
 سجلتها علي جدران معبدها بالدير البحري (Deir-el Bahari)، وتعتبر هذه
 الرحلة واحداً من أهم إنجازاتها في عصرها (٥٨).

وتذكر "نبي" أن مراكب حتشبسوت قد بدأت رحلتها من شرق الدلتا،
 حيث ابنت سفنها هناك، ثم عبرت قناة وادي الطميلات (Tumelat) إلى البحر
 الأحمر (٥٩)، وذلك عكس ما يؤكد "برستيد" بأن مراكب حتشبسوت والتي بلغت

خمسين مركباً أبحرت عبر المياه المصرية متبعة نهر النيل حتى شرق الدلتا وهناك عبرت وادي الطميلات إلى البحر الأحمر^(٦٠).

وفي عهد "تحتموس الثالث" (Thutmosis III) (١٥٠٤ - ١٤٥٠ ق.م) رحلت السفن التجارية والتجار المصريون إلى الموانئ السورية وأحضروا السوريون حولاً لهم الغنية إلى مصر. كما أنشأ قواعد عسكرية في الموانئ السورية الرئيسية نقل إليها جنوده عن طريق البحر^(٦١).

وبعد كل ما أوردناه عن النشاط البحري الضخم للقدماء المصريين، والذي يثبت بما لا يدع مجالاً للشك أن المصريين القدماء كان لهم باع طويل في الملاحة النهرية والبحرية. هل من الممكن أن نأخذ برأي "نبي"؟! والقائل بأن المصريين كان لديهم نفور من السفر بعيداً، وأنهم كانوا يتخوفون من ركوب البحر، لأنهم يخشون إذا ما حدث لهم حادث في عرض البحر فإن أجسادهم سوف تضع دون أن تقام لها الطقوس الدينية الضرورية، مما قد يبدد آمالهم في حياة ما بعد الموت. وزادت بقولها أن المصريين لم يكن لديهم الرغبة في أن يصبحوا ملاحين، بل وأنهم لم يعرفوا البحر، ولم تكن لديهم خبرة عن الملاحة، وذلك حتى الأسرة الثانية عشرة علي الأقل^(٦٢).

يدحض رأي "نبي" السابق رأي آخر للعلامة "سليم حسن" والذي يعتبر رداً علي وجهة نظر "نبي" وكذلك علي الباحثين الذين يتبنون وجهة النظر هذه، حيث يري أن سكان وادي النيل منذ أقدم العصور وجدوا في نهرهم المنقطع النظير معلماً عظيماً يتعلمون علي يديه أول دروس في الملاحة عرفت في تاريخ البشر، ولا يظن عالماً أن الملاحة في النيل كانت دائماً سهلة لا يعترئها أي خطر، بل كانت مدة الفيضان وهبوب الرياح تحفها مخاطر جمة، ولم يكن المصري بالشخص الذي يخاف هذه المخاطر ويحجم عن اقتحامها وكان نشاطهم البحري نتيجة التجارب التي كانوا يقومون بها في نيلهم وما قاموا به من بناء السفن، مما جعلهم ليسوا في حاجة إلى أن يتعلموا من الخارج فن الملاحة^(٦٣).

ومما يجعلنا نرفض وجهة نظر "نبي" أيضاً قول " جورج بوزنر" بأن مصر كان لديها بحارة حقيقيون. ويستشهد علي ذلك بوصف كاتب قصة البحار الذي تحطمت سفينته في بداية الألف سنة الثانية ق.م ذاكراً لمفاخر ومتاعب ذلك المصري المغامر، حيث يقول النص المصري القديم "خرجت للإبحار في "الأخضر العظيم" (the Great green) "أي البحر المتوسط"^(٦٥) علي ظهر سفينة طولها مائة وعشرون ذراعاً (حوالي ستون متراً) وعرضها أربعون ذراعاً. ويتألف طاقمها من مائة وعشرين رجلاً من خيرة البحارة في مصري. وسواء كانوا لا يرون غير السماء أو يصرون اليابسة، فإن قلوبهم لأشد من قلوب الأسود. كانوا يتنبئون بمحبوب الرياح قبل مجيئها، وبالعاصفة قبل أول تعة للرعء. كان كل واحد منهم يتنافس الآخر في الشجاعة والقوة....."^(٦٤)

أما عن الطرق البرية: في مصر القديمة، فقد كان المصريون القدماء يسلكون أحد ثلاثة طرق رئيسية:

الطريق الأول: هو طريق الشمال حتى خليج السويس، حيث كانت الشحنة تنقل إلى البر مروراً بالبحيرات المرة ووادي الطميلات حتى مدن الدلتا^(٦٥).

أما الطريق الثاني: هو طريق الجنوب والذي يبدأ من النيل عند قفت - قنا^(٦٦)، عبر الصحراء الشرقية عن طريق وادي الحمامات^(٦٧)، وينتهي عند شاطئ البحر الأحمر بميناء صغير يدعى "دواؤو" (Douaou)^(٦٨) أو سواؤو (Swu) ميناء بلاد بونت في عهد الدولة القديمة وهو مرسى "وادي الجاسوس" الحديث (Gasus Wadi)^(٦٩)، ويقع ميناء "دواؤو" علي بعد بضعة أميال من ميناء الثغر البطلمي ليوكوس ليمن (Leukos Limen) عند الميناء الحديث في القصير (Quseir)^(٧٠).

أما الطريق الثالث: هو طريق أعالي النيل، ولعله كان أقدم الطرق جميعاً^(٧١).

وهناك بعض الطرق التي امتدت عبر الصحراء الغربية علي الضفة الأخرى للنيل، ومنها الطريق الممتد من "أبيدوس" (Abydos) ^(٧١) وديوسبوليس بارفا ^(٧٢) أو كسيرينخوس (اليهنسا حالياً) ^(٧٣) (Oxyrhynchus) إلى الواحات البحرية ^(٧٤). وكان هناك طريق يصل بين مصر وفلسطين (Palestine)، استخدمه المصريون منذ اقدم العصور، وهو طريق "رفح" (Via Raphia)، (أنظر ملحق رقم ٢) الذي وصف بأنه اقدم طريق في العالم ^(٧٥) ويمتد هذا الطريق من القنطرة (El Kntarah) إلى العريش وتبعد المسافة بينهم تسعة وعشرون ميلاً، ومن رفح إلى غزة وتبعد المسافة بينهم عشرون ميلاً ^(٧٦). ولقد أقيم علي هذا الطريق العديد من آبار المياه العذبة، فقد تم حفر بئر كل خمسة أو ستة أميال. ولقد استخدم المصريون هذا الطريق للوصول إلى فلسطين. كما استخدمه الفلسطينيون والسوريون للوصول إلى مصر. وكان هذا الطريق طريقاً مألوفاً لدى المصريين سواء للأغراض العسكرية أو التجارية ^(٧٧).

لقد أهتم المصريون القدماء بحفر الآبار، وإقامة الحاميات علي جانبي الطريق الصحراوي بين النيل والبحر الأحمر، وذلك لتشجيع حركة الانتقال ^(٧٨). كما أنهم أقاموا العديد من الحصون علي شاطئتي النهر. فالأجنبي الوافد يمكن الإعلان عنه في الوقت المناسب في سمنة (Semnah) جنوباً وهي محطة تقع علي الطريق بين النيل والبحر الأحمر، وذلك أنه كان يخرق عرض الحصن الرئيسي في سمنة شارع، وكانت قوافل التجارة علي ما يبدو، تمر فيه للتفتيش والمراقبة. وكذلك الموقع السكاني الصغير المقام غربي سمنة كانت مهمته، علي الأرجح، هي الإشراف علي حركة القوافل التجارية ^(٧٩).

أما أجزاء الحصون التي لم تكن ضرورية للدفاع فكان حراسها يقومون بحج السفن من جهة الشلال وحراسة الأماكن التي تحيط بها الصحراء، فإذا اكتشفت دوريات الحراسة هجوماً معادياً في هذه الجهة أعلنوا ذلك للحصون المجاورة حتى

يتمكنوا جميعاً من صد المغيرين عليهم. كما كان بمقدورهم بواسطة جنود الإشارة الاستنجاد بجنود من الحصون الشمالية. فضلاً عن أن تلك الحصون كانت سداً منيعاً ضد كل من يريد الدخول إلى البلاد المصرية بدون إذن^(٧٨). كما نظم المصريون القدماء أسطولاً من قوات الشرطة، لحماية الشواطئ المصرية من الطامعين والقراصنة كما يؤكد ذلك فولكنر^(٧٩).

هوامش التمهيد

- (١) أدولف إرمان، مصر والحياة المصرية في العصور القديمة، ترجمة/عبد المنعم أبو بكر، محرم كمال، بدون تاريخ، ص ٤٩٩.
- (٢) جورج بوزنر و آخرون، معجم الحضارة المصرية القديمة، ترجمة/ أمين سلامة، مراجعة/ سيد توفيق، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، الطبعة الثانية، القاهرة ١٩٩٦، ص ١٤٠.
- (٣) أدولف إرمان، المرجع السابق، ص ص ٤٤٩، ٥٠٠.
- (٤) جورج بوزنر، المرجع السابق.
- (٥) سليم حسن، موسوعة مصر القديمة، الجزء الثاني، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، القاهرة ٢٠٠٠م، ص ٣٢١.
- (٦) أو العصر المنفي "استمر من الأسرة الثالثة إلى الأسرة السادسة أي من حوالي (٢٧٨٠-٢٢٨٠ ق.م)، راجع/ جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٥٩.
- (٦) نفسه، ص ١١٧.
- (٧) ناريمان درويش، الجغرافيا التاريخية لمنطقة النيا، منذ العصر الفرعوني وحتى نهاية العصر الروماني، مراجعة/ يسري الجوهري، الهيئة المصرية العامة للكتاب (فرع الإسكندرية) ١٩٨٠م، ص ٢١٥.
- (٨) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢ - ص ٢٢١.
- (٩) ناريمان درويش، المرجع السابق، ص ٢١٤.
- (١٠) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢، ص ١١٨.

- (١١) ناريمان درويش، المرجع السابق، ص ٢١٥.
- (١٢) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢، ص ١١٨.
- (١٣) نفسه، ص ٢٢١.
- (١٤) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ص ١٤٠، ١٤١.
- (١٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢، ص ١١٨.
- (١٦) نفسه، ص ص ١١٨، ١١٩.
- (*) الآريون: أو آريان هو شعب زجفادا بالهند. استولي علي إيران من الشمال الغربي للهند عام ٢٠٠٠ ق.م وكان سبباً في تدهور (Aryans) آريون حضارة السند. وكانت لغته صورة أولية من السنسكريتية ويطلق عليها الآرية. وهي أساس اللغات الهندية الأوروبية. لأن الشعب الآري كان يسكن المناطق الممتدة من آسيا الوسطى حتى شرق أوروبا وقد وصل للهند سنة ٣٠٠٠ ق.م. وبعض الآرين سكنوا شمال الهند إبان العصر البرونزي والآريون ذوي بشرة بيضاء اللون، وقد عرفوا بالنوريكيين والنيوتوتيكيين ولم يبق من هذا الجنس سوى اللغة الآرية التي تضم عدة لغات تعرف باللغات الهند أوروبية. راجع/
<http://ar.wikipedia.org>
- (١٧) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٣٦.
- (١٨) نفسه.
- (١٩) نفسه، ص ١٣٦، ١٣٧.
- (*) اخذ الليبيون الحصان والعربة الحربية عن المصريين في القرن الثامن ق.م، كما أخذها أهل النوبة في بداية الألف سنة الأولى ق.م. وتأقلم الحصان جيداً في مصر، فربيت قطعان الخيول من مراعي علي حافة الدلتا ولاسيما في منطقة "بيثوم" وازدهرت الخيول في الدولة الحديثة، ويرجع البعض ذلك إلى هدايا ملوك آسيا واعتبرت جماعة مشرفي حظائر الخيول وكتبها موضع تدريب لكبار موظفي المستقبل. راجع/ جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٣٧.
- (20) Faulkner R.O., "Egyptian Seagoing Ships", JEA, 26, (1940) p.3.
- (٢١) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٢٠.
- (٢٢) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣٣٦.
- (٢٣) سليم حسن، المرجع السابق، ص ٢٢٠.
- (٢٤) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣٣٩.

- (٢٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٢٣.
 (٢٦) نفسه.
 (٢٧) جيمس هنري برستيد، تاريخ مصر منذ اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ترجمة/ حسن كمال، مراجعة/ حسنين الغمراوي، الطبعة الأولى، وزارة المعارف العمومية، القاهرة ١٩٢٩ م، ص ٦٢.

(28) Faulkner, Op. Cit., p.3.

- (٢٩) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٢٥.
 (٣٠) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣٣٩.
 (٣١) نفسه، ص ١٩١.
 (٣٢) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٢٥.
 (٣٣) ناريمان درويش، المرجع السابق، ٢١٥.
 (٣٤) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٢٠.
 (35) Faulkner, Loc. Cit.

- (٣٦) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٢٦.
 (٣٧) نفسه. انظر أيضاً/ هنري برستيد، المرجع السابق، ص ٧٥.
 (38) Casson., L., " First Maritime Trade in History" NH, 69, (1960) p.50.
 (39) Faulkner, Loc. Cit.

- (٤٠) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٩١
 (*) يري " بوزنر" أن هناك التباساً فيما إذا كانت سفن بيلوس مصنوعة من بيلوس أو للسفر إلى بيلوس. في حين أن "فاولكنر" يشير إلى أن هذه السفينة من النوع الذي استخدم في السفر إلى بيلوس.

- (41) Faulkner. Op. Cit.,p.4.
 (42) Ibid.
 (43) Ibid.

- (٤٤) جيمس هنري برستيد، فجر الضمير، ترجمة/ سليم حسن، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، القاهرة ١٩٩٩، ص ٦٩.
 (*) ولم تكن هذه المهمة سهلة لأن البديل الوحيد للطريق البري، كان الإبحار عبر البحر الأحمر ولكن أماكن التمرکز المصرية كانت تمتد علي طول ضفاف نهر النيل واقرب مكان للبحر

الأحمر يبعد مسيرة ثمانية أيام سيراً علي الأقدام عبر الصحراء واسهل طريق عبر ممر في

الصحراء يسمى وادي الحمامات (Hammamat) -Casson, Op. Cit. p-52

(٤٥) جيمس هنري برستيد، تاريخ مصر منذ اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ص ١٠٠.

(46) Nibbi, Z., "Remarks on the two Stelae from Wadi Gasus", JEA, 62, London (1976)p.45.

(47) Ibid.

(48) Ibid

(49) Casson., Op Cit., P.52.

(50) Herodotus, IV.41.

- وكذلك راجع / محمود السعدني "العلاقات المصرية- اليونانية القديمة" ندوة مصر وعالم البحر

المتوسط، آداب القاهرة سنة ١٩٨٦، تحرير/ رؤوف عباس، القاهرة ١٩٨٨،

(51) Herodotus, II.158- 159.

(52) Abdl. Monem A.H Sayed., "The Recently Discovered Port On The Red Sea Shore", JEA, 64, (1978), p.69.

(*) النقشان موجودان في

- Vikentive in Ann. Serv. 52 (1952), p.151. ff.

- Vikentive in Ann. Serv. 54, (1956), p.180. ff.

(53) Abdel Monem A.H.Sayed., Op. Cit., pp. 69-70

(54) Ibid., p.71

(55) Ibid.,

(56) Casson.V.J., Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton, (1973), p.136.

(57) Faulkner, Op. Cit., p.4

(58) Casson., L., "First Maritime Trade in History" p.55.

(59) Nibbi, A., "Henu of the Eleventh Dynasty and W3d-wr" GM, 17, (1975)pp. 40, 41

(٦٠) هنري برستيد، تاريخ مصر منذ اقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ص ١٨٠.

(61) Faulkner Op .Cit.p.5.

(62) Nibbi. "Egyptian Anchors", JEA, 61 (1975), pp.40-41.

(٦٣) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٩٠، ٢٧٠.

(*) Ball, J, Egypt in Classical Geographers, Cairo, (1942), p.5.

(٦٤) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٣١٦.

(٦٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج٢، ص ٢٥٩.

(٦٦) نفسه، ج١٠، ص ٥٤.

(٦٧) نفسه، ج ٢، ص ٢٥٩.

(٦٨) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالة، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة

١٩٥٩، ص ١١٩

(٦٩) سليم حسن، المرجع السابق، ج ١٠، ص ٥٤.

(٧٠) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ١١٩.

(٧١) نفسه.

(٧٢) أو (العراية المدفونة) وتبعد حوالي ٥٠ كم إلى الجنوب غرب سوهاج الحالية. ويوجد بها

معبد يرجع إلى عهد سيتي الأول ورمسيس الثاني، راجع/ عمود السعدني، تاريخ مصر في

عصري البطالة والرومان، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة ٢٠٠٠م، ص ٩٩، هامش

٧٦، وكذلك/ جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ١٠.

(٧٣) "البهنسا حالياً" واسم اوكسيرينخوس نوع من أنواع السمك يسمى (القنومة) وهي إحدى

عواصم إقليم مصر الوسطي وكانت تسمى في العصور الفرعونية باسم "بيمازيت" والاسم

الحالي لها هو البهنسا التابعة لمركز بني مزار محافظة النيا. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر

في عهد البطالة ج ٢، ص ٣٨٤، ٣٨٧.

(٧٤) جورج بوزنر، المرجع السابق، ص ٢١٥.

(73) Gardiner, A.H., "The Ancient Military Road Between Egypt and Palestine", JEA, 6, (1920), p.99.

(74) Ibid, p.144.

(75) Ibid, pp.144-145

(٧٦) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ١١٩.

(٧٧) سليم حسن، المرجع السابق، ج ١٠، ص ١٦٨.

(٧٨) نفسه.

(79) Faulkner, Op.Cit.,p.4.

الفصل الأول

النقل البري

لقد كان موضوع النقل مسألة هامة في نظام الاقتصاد البطلمي؛ إذ أن لوازم الجيش وقت السلم والحرب علي السواء، وأسفار الملك وحاشيته العديدة وكذلك موظفيه الآخرين، ونقل البريد الحكومي، وبخاصة نقل كميات كبيرة من الحبوب الغذائية والمواد الأخرى من أماكن إنتاجها إلى المخازن الملكية في الأقاليم^(١). فضلاً عن نقلها من المخازن الملكية إلى أقرب الموانئ النهرية، تمهيداً لنقلها عبر النيل إلى المخازن الملكية في الإسكندرية^(٢) كل ذلك كان يتطلب الآلاف من دواب النقل وسائقيها^(٣).

ولم يكن موضوع النقل في العصر الروماني بأقل أهمية عنه في العصر البطلمي، فقد اهتم الرومان بدورهم بمسألة النقل، فبالإضافة إلى الأسباب السابقة التي دعت البطالمة إلى الاهتمام بالنقل، كان نقل الأنونا (Annona) سواء المدنية منها (Annona Civilis) أو العسكرية (Annona Militaris)، فضلاً عن نقل الأحجار من المحاجر الحكومية، من أهم الأسباب التي دعت الإدارة الرومانية إلى الاهتمام بمسألة النقل^(٤).

ويمجد بنا أولاً، أن نتناول الحديث عن وسائل النقل التي استخدمها كل من البطالمة والرومان في مراحل النقل المختلفة.

أولاً : وسائل النقل:

كانت الحمير (ovoi) منذ أقدم العصور^(٥) هي حيوان الحمل الرئيسي. وخلال العصرين اليوناني والروماني كانت الحمير هي الحيوان الأكثر استخداماً في عمليات النقل البري المختلفة، حيث كان يعتمد عليها بشكل كبير في نقل المنتجات

الزراعية من الحقول إلى مخازن الغلال (θησαυροι)، ومن مخازن الغلال إلى الموانئ (ορμοι) النهرية^(٥) كما كانت تستخدم في حمل الأفراد أثناء ذهابهم وإيابهم من وإلى أماكن عملهم، فضلاً عن أنهم كانوا يستخدمونها في تنقلاتهم المختلفة بين العديد من القرى والأقاليم^(٦).

أما الجمال (καμηλοι) فكانت تلي الحمير في الأهمية، ويبدو أن البطالة هم أول من قام بمحاولة جدية لأقلمة هذا النوع من الدواب، وأهم أول من استقدم الجمال إلى مصر واستخدمها في النقل البري^(٧) ويذكر "تارن" (Tarn) أن بطلميوس الثاني (فيلادلفوس)^(٨) (Φιλαδέλφος) (٢٨٥ - ٢٤٦ ق.م) هو أول من استقدم الجمال إلى مصر^(٩)، وكانت تستخدم في نقل المحاصيل الزراعية من الحقول، وكذلك في نقل جرار النبذ والزيت^(١٠). كما كانت الجمال تستخدم في نقل الأحجار من محاجر الحكومة^(١١) ليس هذا فقط، وإنما كانت الجمال تستخدم في نقل الأحجار اللازمة لبناء القصور الإمبراطورية^(١٢) فضلاً عن أن الجمال استخدمت في نقل البريد من المكاتب البريدية الواقعة في جهات صحراوية^(١٣).

كذلك استخدمت البغال والثيران (Bovus) في أغراض الجر ونقل الأحمال ذات الأوزان الثقيلة سواء بشكل فردي أو زوجي^(١٤).

أما فيما يتعلق "بالخيل" (ιπποι)، فإن البطالة قد أولوها عناية خاصة، حيث كانوا يستخدمونها في النقل والصيد والجيش^(١٥) وكان "أبولونيوس" (Απολλωνος) الديويكيثيس^(١٦) (Διοικητης) (أي وزير المالية) بطلميوس الثاني، يولي الخيل اهتماماً خاصاً، وذلك لأنه كان يستخدمها في السفر والجيش، بالإضافة إلى أنه كان يستخدمها في تنظيم رحلات صيد إلى الصحراء إلى جانب الحمير^(١٧) كما كان "زينون" (Ζηνων) وكيل أعماله يحتفظ بالخيل ويوليها اهتمامه الخاص^(١٨) ولقد كان للملك البطلمي خيوله الخاصة به

(Βασιλικοὶ ἵπποι)^(١٧) فضلاً عما سبق فقد كانت الخيول تستخدم في نقل البريد وخاصة الرسائل العاجلة^(١٨) كما كانت الخيول تستخدم بشكل كبير في امتطاء الفرسان لها ولم يكن يملكها سوى قلة من كبار الملاك^(١٩).

أما "عربات النقل" فقد كان استخدامها قليلاً علي الرغم من أن ضريبة وجدت في مصر العليا كانت تحجي علي عربات النقل^(٢٠) ولقد كانت عربات النقل تحمل الأثقال التي كان من الصعب أن تحملها ظهور الحيوانات^(٢١) مثل الأحجار التي كانت تنقل من محاجر الصحراء الشرقية^(٢٢) ولقد كانت بعض الضياع الكبرى (Δορεαί) تمتلك عربات نقل من اجل عمل المزرعة^(٢٣).

ثانياً: ملكية وسائل النقل:

لقد بنيت المؤسسة الاقتصادية في مصر في عصر البطالمة في الأساس علي المركزية والسيطرة التامة من قبل الدولة، فبالإضافة إلى تأمين كل نواحي الحياة تقريباً. كان كل شئ للدولة ومن خلال الدولة، ولم يترك للأفراد شئ باستثناء، النذر اليسير، وبموجب الحق الإلهي (Divine Right) أسس البطالمة إداراتهم، السياسية، والاجتماعية، والاقتصادية^(٢٤).

وبالرغم من ذلك، ونظراً لحاجة الدولة الشديدة والملحة لأعداد هائلة من وسائل النقل، فقد سمحت للأفراد بامتلاك مختلف وسائل النقل البري، بل والمائي أيضاً بدليل أنه كان لدي الأفراد مثل ما كان لدي الملك من مختلف وسائل النقل، ويبدو أن الدولة في الظروف العادية كانت تتعاقد مع عدد ممن يحترفون النقل البري (ονηλαταί) للعمل في خدمة التاج، أما في أوقات الضرورة فإنه من المحتمل أن البطالمة كانوا يستغلون حق الحكومة في تسخير كل ما يلزمهم من وسائل النقل المختلفة والرجال لسد احتياجاتهم الضرورية^(٢٥).

إذاً فقد كانت الدولة المتمثلة في الملك، تمتلك وسائل النقل الخاصة بها، كما أن الأفراد أيضاً كانوا يمتلكون وسائل النقل الخاصة بهم، وبذلك فقد كان هناك نوعان من الملكية الخاصة بوسائل النقل، وهما ملكية الدولة، والمتمثلة في الملك، وملكية الأفراد.

(أ) ملكية الدولة:

لقد كان الملك يملك تحت تصرفه وسائل النقل، فكان له جياده وجمالته وحميره وبغالته وعربات^(٢٦). وكان البطالة يعتنون بتربية الحيوانات المستأنسة علي اختلاف أنواعها تحقيقاً لمراميهم المتعددة، إذ أن هذه الحيوانات كانت تربي لعدة أغراض. منها ما كان يربي بغرض الزراعة، ومنها ما كان يربي بغرض النقل، فضلاً عن الأغراض الأخرى^(٢٧).

وتذكر "بريو" (Preaux) أن الملك البطلمي كان يمتلك قطعاناً كبيرة من البقر والحمير والخيول والبغال كانت مخصصة لأعمال النقل^(٢٨). ومعنى ذلك أن هذه القطعان كانت غير القطعان التي كانت تستخدم في الأعمال الزراعية. بينما يري "نصحي" أنه ليس هناك ما يبرر وجود قطعان من الماشية خاصة للأعمال الزراعية، وأخري لأعمال النقل، وإلا ففيما كانت تعمل ماشية الملك المخصصة للنقل بعد الانتهاء من نقل المحصول؟ إذا: فلا بد أن ماشية الملك أو الجزء الأكبر منها كان يستخدم في الأعمال الزراعية طوال موسم الزراعة ثم تستخدم بعد ذلك في نقل المحاصيل^(٢٩).

ولكن بالرغم من أن رأي "نصحي" يبدو وجيهاً ومنطقياً إلا أن هناك من الأدلة ما يبرهن علي وجود ماشية كانت مخصصة لأعمال الزراعة وأخري مخصصة لأعمال النقل ومنها، قول "بريو" سابق الذكر، بأن الملك البطلمي كان يملك ماشية مخصصة لأعمال النقل^(٣٠) كما أن هناك بردية تعود إلى النصف الأول من القرن

الثالث قبل الميلاد تتحدث عن حساب كميات من النخالة التي تستخدم كعلف للبالغ والحمير والجمال ويؤكد "إدجار" (Edgar) ناشر هذه البردية أن هذه الحيوانات كانت تستخدم للسفر والنقل وليس للأعمال الزراعية^(٣١)، إذا طبقاً "لإدجار" أيضاً فإن هناك دواب تستخدم للزراعة وأخرى للنقل، وليس ما يستخدم من الدواب في الزراعة يستخدم أيضاً في النقل. وأيضاً نجد أنه في نفس البردية جاء ذكر كلمة (νωτοφοροις) والتي ترجمها ناشر البردية علي أنها تعني "حيوانات الحمل" (Pack Mules) وكذلك كلمة (ημιονους) والتي ترجمها ناشر البردية أيضاً علي أنها تعني "حيوانات النقل" (Carriage Mules) (أو البالغ التي تستخدم في النقل) بالإضافة إلى ذلك فإن ناشر البردية ذكر أن كلمة (συνωριτας) والتي جاءت في البردية أيضاً لا تعني أنها "سائقو الدواب" بل أن المقصود من هذه الكلمة هو "حيوانات النقل" أو "حيوانات الحمل"^(٣٢) وهذا إن دل فإنما يدل علي أن هناك فرقاً واضحاً بين الحيوانات التي تستخدم في النقل والحيوانات الأخرى ومنها التي تستخدم في الزراعة.

وأخيراً هناك بردية تعود إلى نهاية القرن الثالث قبل الميلاد (٢٠٨ تقريباً) وهي عبارة عن خطاب مرسل من الديويكيتيس (وزير المالية) إلى شخص يدعي أرتيمون (Αρτεμων) يبدو أنه كان "أويكونوموس" (οικονομος) (عامل المالية)^(٣) إقليم أرسينوى^(٤) (Αρσινωη) "القيوم" جاء في هذا الخطاب .

"إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم، فيما عدا تلك التي تستخدم في الزراعة يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية"^(٣٣)

ويتضح لنا من خلال هذا الخطاب، أن هناك حيوانات تستخدم في النقل وأخرى في الزراعة.

هذا عن الحمير والجمال والبالغ، فماذا عن الخيول؟

أما الخيول فإنها وإن كانت لا تستخدم في الشئون الزراعية إلا نادراً، فإنها كانت تستخدم بكثرة في الجيش، لذلك فإن البطالة كانوا يستقدمونها من قوريناينة وسوريا (Syria) وربما من بلاد العرب، ولما كان نقل الخيول من الخارج أمراً عسيراً، فإن البطالة عملوا علي تربيتها في مصر، ولقد كانت خيول الملك يعهد بكافة شئونها من تربية ورعاية إلى مراقبين (ἱπποσκόοι) مختصين بذلك^(٣٤).

في العصر الروماني، كانت الدولة أيضاً تمتلك وسائل النقل الخاصة بها، ويبدو أنها كانت تمتلك عدداً كبيراً من دواب الحمل بدليل أنها كانت تسمح لمستأجري الأراضي الحكومية باستخدام دوابها الخاصة بما لنقل محاصيلهم نظير مكس نقل خاص بذلك^(٣٥).

أما الجمال فليس هناك إلا إشارات قليلة توضح أنها كانت تمتلك ملكية خاصة، ويبدو أن الحكومة قد احتكرت ملكيتها خلال القرن الأول الميلادي لأهمية هذا الحيوان في نقل المتاجر في الصحراء^(٣٦).

(ب) ملكية الأفراد:

لم يكن الملك البطلمي يحتكر الحيوانات المخصصة للنقل، إذ أن الأفراد كانوا يشاركون في ذلك^(٣٧) ويتضح ذلك من خلال وثيقة بردية تعود إلى القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن أوامر صادرة من "الديويكيتيس" (وزير المالية) إلى (الأويكونوموس) عامل المالية "جاء فيها:

"قم بإعداد قائمة بالماشية المستخدمة في الزراعة، الماشية الملكية (βασιλικῶν κτηνῶν) والماشية الخاصة (ιδιωτικῶν) علي السواء، وابدل قصارى جهدك في رعاية نتاج (ذرية) الماشية الملكية..."^(٣٨)

وبذلك نري من خلال هذه الوثيقة البردية أنه كان هناك ماشية خاصة بالملك وماشية خاصة بالأفراد.

وأيضاً هناك وثيقة بردية تعود إلى القرن الثالث ق.م تحدثنا بأن أحد مزارعي الملك، وكان يقوم بزراعة مائة وستين أرورة^(٣٨) (Aroura) قد شكّا من أن أحد رجال الشرطة (φυλακες) أخذ منه زوجاً من الثيران وزوجين من الحمير مما قد يمنعه في جمع المحصول وسداد الإيجار^(٣٩). ولكن هل كانت هذه الماشية ملك هذا المزارع أم أنها أقرضت له من ماشية الملك؟ لو أنها لم تكن ملكه لما اجترأ الشرطي علي ما فعله، فلا يعقل أن يعتدي أحد رجال الشرطة علي ماشية تابعة للملك، هذا إلى أنه من المستبعد أن يقوم هذا المزارع بزراعة هذا القدر من الأراضي دون أن يكون لديه علي الأقل جانباً من الماشية اللازمة لذلك.

وإذا كان مزارعو الملك يمتلكون ماشية منذ القرن الثالث، كما اتضح من بردية (Lille) سابقة الذكر فإنه من الطبيعي أن يمتلك بعض أرباب الإقطاعيات (κληρουχοι) ويوجه خاص أرباب الضياع^(٤٠).

ويعتبر "أبولونيوس" وزير مالية بطلميوس الثاني أشهر أرباب الضياع، حيث كان يمتلك ضيعة كانت تضم عشرة آلاف أرورة في فيلادلفيا (Philadelphia^(٤١)). وإن ضيعة بهذا الحجم وهذا الاتساع لابد أنها احتاجت إلى عدد ضخم من حيوانات الحمل لكي تنقل منتجات هذه الضيعة إلى فيلادلفيا ومن فيلادلفيا إلى اقرب قناة ملاحية، وأقرب مكان بري إلى فيلادلفيا كان كيركي (κερκη) علي قناة الفيوم الرئيسية^(٤٢) ولقد كان هناك قناة مائية تسمى باتسونتيوس (πατσωντευσ) كانت تمر بفيلادلفيا^(٤٣) ولقد كانت ضيعة أبولونيوس تمتلك العديد من الحمير، ولكن هذا العدد، بالتأكيد لم يكن يكفي لسد حاجة الضيعة وخاصة في موسم الحصاد الممتلئ. لذلك نجد أن "زينون" وكيل أعمال

"أبوللونيوس" يلجأ إلى حيلة مأكرة لتوفير العدد اللازم من الحمير. وهي أنه كان يعطي قرضاً من المال للفلاحين الذين يحتاجون بشدة إلى حمير تعينهم علي نقل محاصيلهم، وذلك لكي يشتروا به حميراً لهم ، ولكن هذا القرض كان مشروطاً، بأنه في حالة إذا ما عجز الفلاحون عن سداد هذا القرض يحق لزيتون أن يأخذ أفضل ما لديهم من حمير^(٤٤) وبالطبع فإن الفلاحين في ظل الأعباء الفادحة والعديدة التي كانوا يوزحون تحت وطأها^(٤٥) فإنهم في الغالب سوف يعجزون عن سداد هذا القرض، و"زيتون" كان يعرف ذلك جيداً، لذلك فقد كانت هذه الحيلة محاولة جيدة من زيتون لتأمين عملية النقل، فإنه بهذه الطريقة يضمن نقل الغلال من الحقول إلى فيلادلفيا ومنها إلى ميناء كيركي^(٤٦).

ولا أدل علي ثروة أبوللونيوس أيضاً من الماشية، من أنه اختار بنفسه اثنين وأربعين رأساً من أجمل ماشيته لتقديعها قرباناً في حفل "البطولمايا" وهو الذي كان يقام تخليداً "لذكري (بظلميوس الأول) "سوتير" (Sotêr) (٣٠٥ - ٢٨٢ ق.م)^(٤٧).

وهناك بردية^(٤٨) تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني الميلادي (١٣٤ - ١٣٦م)، وهي عبارة عن بيان أعد إلى " أرخياس" (Αρχίας) ستراتيغوس^(٤٩) (στρατηγός) قسم^(٥٠) (μερίς) "هيراكليديس"^(٥١) (Ηρακλειδου) التابعة لإقليم (νομός) أرسينوي، ولقد أعد هذا التقرير من قبل شخص يدعي "ديوسكوروس" (Διοσκουρος) المشرف علي الجمال (καμηλοτροφος) في قرية "كرانيس" (κρανις) (كوم أوشيم) وهذا التقرير عبارة عن قائمة بعدد الجمال و أسماء ملاكها من قرية كرانيس، ويوضح لنا هذا التقرير كيف أن الأفراد كانوا يملكون قطعاناً من الجمال.

وكان هذا النوع من التقارير يرسل إلى الإستراتيجوس أو الباسيليكيوجرامتيوس (الكاتب الملكي) (βασιλικोगραμματευσ)، أما في هذه الحالة فقد أرسل إلى الإستراتيجوس فقط .

وجاء في هذا البيان الآتي:

" إلى أرخياس، ستراتيغوس قسم هيراكليدس التابع لإقليم أرسينوي. أنا ديوسكوروس بن م..... بن فايسيوس (Φαησιος) من قرية كبرائيس، المشرف علي الجمال في نفس القرية، أقسم بحياة الإمبراطور قيصر (Caesar) تراجان (Trajan) هادريان (Hadrian) أغسطس (Augustus) بأن هناك خمسة وخمسين جماً كاملة النمو في القرية، وستة عشر مهراً (لم تبلغ نموها)، يبلغ عددهم مجتمعين واحد وسبعين جماً....

- أفروديسيوس بن بطلميوس (Αφροδισιος Πτολεμαίου) أربعة جمال .

- ديوسكوروس، بن م..... ستة جمال واثنين من المهر.

- كرونيون..... (Κρονίων) ثمانية من الجمال.

- هاتريس بن بيتيسوخوس (Ατρης Πετεσουχου) اثنين من الجمال.

- هوريون (Ωριων) خمسة من الجمال

-خمس من الجمال ومهر

- أنثى (Ανθ...) عشرة جمال أربعة من المهر.

- بطلميوس اثنين من الجمال."

ونلاحظ أن هذا التقرير يحتوي علي أسماء ثمانية أشخاص ممن يمتلكون جماً، والتي بلغ عددها في هذا التقرير (٥١) جماً ومهراً، وهي تمثل ثلثي القطيع الذي ذكره المشرف علي الجمال وهو (٧١) جماً ومهراً، لذلك يفترض ناشر البردية أن

ليس أكثر من أربع أو خمس أسماء فقدوا في أسفل البردية، وتبرهن هذه البردية علي أن الأفراد كانوا يمتلكون أعدادا ليست بقليلة من الجمال و ربما من الدواب الأخرى.

نقابات سائقي دواب النقل:

لقد كان أصحاب المهنة الواحدة عادة ما ينظمون في نقابة (Synodos) أو (Koinon)^(٥٠) وكانت النقابة تضطلع برعاية صوالم أعضائها بوصفهم يمارسون الحرفة أو المهنة ذاتها ولذلك فقد كانوا يجتمعون بصورة منتظمة أو شبه منتظمة لأجل تدارس شئون الحرفة أو الصنعة فضلاً عن شئونهم الاجتماعية أو الدينية، وكان لكل نقابة رئيس ينتخبه أعضاؤها لمدة محددة غالباً ما تكون سنة واحدة^(٥١) ولما كانت هذه النقابات جزءاً من المجتمع، وكانت أنشطتها تمس صوالم هذا المجتمع، فإنها كانت عادة تخضع لإشراف الدولة أو إدارة المدينة التي فيها، وإن كانت النقابات الخاصة بمهنة النقل لم تشفع بإحدى التسميتين (Synodos) أو (Koinon)^(٥٢).

وإذا كانت مهنة النقل فيما يبدو لم تقيد تقيداً كاملاً في العصر البطلمي علي نحو غيرها من الحرف والمهن^(٥٣) فإنها علي الأقل كان هناك من يمثلها لدي الحكومة فلا يعقل أن الحكومة حين كانت تتعاقد مع عدد من كانوا يحترفون مهنة النقل للعمل في خدمتها كانت تتعاقد مع كل فرد علي حدي.

أما في العصر الرماني فإن أغسطس وخلفاؤه سمحوا بوجود مثل هذه النقابات وبحرية أكثر من النقابات الموجودة في أجزاء الإمبراطورية الأخرى، وانتظم في عهد أغسطس العديد من المهن والحرف في نقابات، وذلك لأن الموظفين الرومان رأوا أن النقابة كانت وسيلة ملائمة لجمع الضرائب وكذلك لفرض الأعباء المطلوبة^(٥٤).

وتلك النقابات إما أنها كانت نقابات محلية أي للفرد أو أنها كانت إقليمية أي للتوابعيات^(٥٣) (Τοπαρχις).

ولقد انتظم كل من سائقي الحمير (ονηλαται) ومربي الجمال (καμηλοτροφοι) في نقابات خاصة بهم، وكان هناك من يخلطهم أو ينوب عنهم لدى الحكومة^(٥٤) وغالباً ما يكون هو سكرتير النقابة (نقابة مربي الماشية) (γραμματευσ κτηνοτροφων) فلم يكن هناك وسيط بين الدولة وعمال النقل البري، ولكن العلاقة بين موظفي الحكومة القائمين علي النقل وسائقي دواب النقل، كانت علاقة مباشرة، وكان سكرتير النقابة يقوم فقط بدور الوكيل كممثل شرعي لأعضائها^(٥٥) فقد كان سكرتير النقابة، سواء سكرتير نقابة سائقي الحمير أو سكرتير نقابة سائقي الجمال، يفرض من قبلهم لاستلام الأجور الخاصة بهم نظير ما قاموا به من أعمال النقل الخاصة بالحكومة. وكانت أوامر الدفع (επισταλματα) غالباً ما تصدر من قبل "الباسيليكيوجراميتوس" (الكتاب الملكي)^(٥٦).

وهناك العديد من الوثائق البردية التي تؤكد هذا القول، ومنها برديات "كولومبيا" (Columbia) التي تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني الميلادي (١٥٥م)^(٥٧).

ومن هذه البرديات بردية تتحدث عن إيصال مقدم من سائقي حمير قرية موخيس (Μουχίς) إلى ديوس (Δειός)، وسابينوس (Σαβεινός) لجمناسيارخوس (γεγυμνασιαρχηκοτι)^(٥٨) وشركاه مصرفي الدولة^(٥٩) (δημοσις τραπεζίταις) وذلك لكي يستلموا الأجور الخاصة بهم نظير نقلهم حمولات من القمح الخاص بالدولة من صومعة الغلال (θησαυρον) الموجودة في قسم بوليمون (Πολεμων) بإقليم أرسينوي، إلى أحد الموانئ النهرية.

ولقد فوض هؤلاء السائقون شخص يدعى ديديموس (Διδυμος) لاستلام الأجور الخاصة بهم.

ونص البردية كالآتي:

"إلى ديوس، و ساينوس الجمناسيارخوس، وشركاه مصرفي الدولة. نحن الذين تظهر أسمائهم بأسفل، سائقو حمير (ονηλαται) قرية موخيس (κωμης Μουχεως)، ممثلون من خلال ديديموس، مثلنا المعين، تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، والذي يمثل أيضا سلطة الإستراتيجوس في قسمي ثيميستوس (Θεμιστους) وبليمون، والخاص بتكلفة نقل القمح الذي نقلناه من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء....."

ويتضح لنا من خلال هذه البردية، أن سائقي الحمير قد فوضوا "ديديموس" لكي يتوب عنهم في استلام الأجور الخاصة بهم من مصرف الدولة، كما يتضح لنا أيضا أن الباسيليكوجرامتيوس" أو الكاتب الملكي" هو الذي أصدر أمر الدفع الخاص بهم.

ولم يكن سائقو الحمير الخاصة فقط، هم الذين يتوب عنهم ممثل من قبلهم، ولكن أيضا سائقو الحمير العامة (δημοσιοι) كان هناك من يتوب عنهم في استلام أجورهم من مصرف الدولة. وذلك كما جاء في بردية كولومبيا والتي تعود لمنتصف القرن الثاني الميلادي. والتي جاء فيها^(٥٨):-

"إلى ساينوس، الجمناسيارخوس السابق، وشركاه، مصرفي الدولة. نحن الذين تظهر أسمائهم بأسفل، سائقو الحمير العامة، لقرية إييون من أرجوس (Ιβίωνος Αργαίου) ممثلون من خلال ميسيثوس (Μυσθους) نقر بأننا تسلمنا إيصال منك بالمال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي

لقسم بوليمون التابع لإقليم أرسينوي والذي يمثل أيضا سلطات الإستراتيجوس في القسمين، الخاص بأجور نقل القمح، الذي نقلناه، كما ثبت ذلك من، صوامع غلال قسم بوليمون.

ويبدو أيضاً من خلال البردية السابقة، أن الحكومة كانت تقوم باستئجار سائقين للعمل علي دوابها الخاصة بها، وذلك نظير أجر كانت تجعله لهم نظير ما ينقلونه من الغلال.

ويبدو أنه في بعض الأحيان كان كل من سائقي الحمير العامة وسائقي الحمير الخاصة، يمثلهم شخص واحد. لاستلام مستحقاتهم من المصرفيين الحكوميين، بعد أن رأينا في البرديتين السابقتين أن كل منهم كان له من يمثله.

وذلك كما جاء في إحدى البرديات، والتي جاء بها:-

"إلى ديوس ساينتوس، الجمناسيارخوس، وشركاه المصرفيين الحكوميين. نحن الذين تظهر أسماؤهم بأسفل، سائقو الحمير العامة (δημοσιοι) والخاصة (ιδιωτικοι) من القرى المدونة بالقائمة بأسفل، ممثلون من خلال "خريساس" (Χρυσαας) ممثلنا المعين، قد تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، والذي يمثل أيضا سلطات الاستراتيجوس في القسمين، حيث تقدمنا بطلب للحصول علي تفويض من أجل دفع أجور النقل الخاصة بالقمح (पुरου) والشعير (κριθης) الذي حملناه من صوامع الغلال في قسم بوليمون إلى أحواض السفن (الموانئ).." (٥٩)

ولقد كان هناك تعاون بين أكثر من نقابة واحدة، مثال ذلك، التعاون بين نقابة أصحاب السفن "الناوكليروي" (ναυκληροι) مع النقابات التي التزمت معها بواحدة من أهم الخدمات التي كانت تقدمها النقابات للدولة، ألا وهي نقل ضريبة الأنونا (ευθηνιας) حيث كانت نقابة أصحاب دواب الحمل، والعربات

تمارس عملها في نقل الأنونا وتتلقى أتعابها من أصحاب السفن المضطلعين بنقل الأنونا^(٦٠). وذلك لأن معظم الوثائق المتضمنة حسابات نقل ضريبة الأنونا كانت تشمل سداد أتعاب العاملين في النقل البري، وكانت تدفع عن طريق أصحاب السفن إلى أعضاء نقابة سائقي الدواب أو السائقين العموميين من سائقي العربات^(٦١).

ولدينا وثيقة^(٦٢) تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي، من إقليم أرسينوي، وهي عبارة عن تقرير أعده أحد ملاك السفن (ναυκληρος) يدعي "أمونيوس" (Αμμωνιους). وهذا التقرير خاص بنقل غلال من قريتين من قرى إقليم أرسينوي، عن طريق دواب حمل من إقليم كينوبوليس (Κυνοπολιτου) "ألقيس"، وجاء في هذه البردية: -

"حساب نقل غلال من محصول السنة الثامنة عشر، بواسطة دواب حمل من إقليم كينوبوليت، من قرية لاجيس (Λαγειδος) وتريكوميا (Τρικωμιας) في شهر بابة (Φαωφι) في السنة التاسعة عشر، ونقلت (فُحرا) عن طريق البحار أمونيوس (Αμμωνιους ναυκληρου) من الرابع والعشرين إلى التاسع والعشرين من شهر بابة وهي كالتالي:

في الرابع والعشرين من شهر بابه (٩٨) حمارا أحضروا (٢٩٤) أردب (بمعدل ٣ أردب لكل حمار).

في السابع والعشرين ٢٨٢ أردب تم توصيلها (حساب الأيام الأخرى مفقود) المجموع الكلي للتوصيلات حتى ٢٩ بابة ١٧٣٠ أردب من القمح تكلفة الشحن $17 \frac{1}{2}$ أردب من القمح بالإضافة إلى $\frac{1}{4}$ أردب. المجموع الكلي $17 \frac{7}{12}$ أردب. الحساب $17 \frac{1}{12}$ أردب.

ومن خلال هذه البردية يتضح لنا أن أتعاب العاملين بالنقل البري قد دفعت عن طريق أصحاب السفن، وكذلك من خلال التقرير الذي أعده البحار "أمونيوس".

شركات النقل البري الخاصة:

بالإضافة إلى ملكية الدولة والأفراد لدواب النقل، كانت هناك شركات خاصة تمتلك عدداً ليس بالقليل من دواب النقل التي تستخدمها في عمليات النقل المختلفة، وخاصة نقل السلع والمنتجات عبر الطرق الممتدة عبر الصحراء الشرقية، وكذلك بين الأقاليم المختلفة.

فقد كان هناك بعض الشركات والجماعات التي أوكل إليها مهام النقل، ويذكر "فيلكن" (Wilcken) أن الحمارين كانوا ينتظمون في شركات أو جماعات، وذلك خلال القرن الأول ق.م.^(٦٣). ولا يستبعد أن الملك قد شجع إنشاء مثل هذه الشركات أو أمر بإنشائها مدفوعاً في ذلك برغبته في تأمين سبل النقل وتيسيرها^(٦٤) وربما لحصول المصرف الملكي (Βασιλική Τραπεζα) علي مصادر دخل عديدة أخرى غير الخاصيل الزراعية التقليدية المحدودة.

وكانت هذه الشركات الخاصة، تستخدم بشكل رئيسي طرق القوافل التجارية الممتدة بين النيل والبحر الأحمر أو من أوكسيرينخوس (Οξύρυγχειτον)، أو سوكنوبايونيسوس (Σοκνοπαιον Νησου) إلى الواحة الصغيرة (الواحة الداخلة). أو أسوان (سيني) (Συηνη) أو إلفنتين (Ελεφαντινης) إلى الواحة الكبيرة (الواحة الخارجة^(٦٥))، ومن بيلوزيون (Πηλουσιον^(٦٦)) إلى جرهاء (Gerrha) علي الخليج الفارسي، وأيضاً من بيلوزيون إلى أرسينوي علي البحر الأحمر^(٦٧).

وكانت هذه الشركات المشتغلة بالنقل البري عبر طرق الصحراء الشرقية تخضع لشكل من أشكال الإشراف الحكومي، بل أن الحكومة كانت تمنح هذه الشركات امتياز النقل عبر تلك الطرق^(٦٦).

ولم تكن شركات النقل هذه تمتلك فقط دواب نقل ولكنها أيضا كان لديها عربات نقل تستخدمها في عمليات النقل المختلفة، فقد وجد في مصر العليا ضريبة جيت علي عربات النقل، كانت تدفع من قبل شركة خاصة تشتغل بالنقل^(٦٧).

ويتبين لنا من خلال مجموعة من "الأوستراكا" (Ostraca) (الشقاقات)، والتي تحتوي علي إيصالات بتسليم بضائع من شركة نقل كان يدير أعمالها رجل يدعي "نيكانور" (Νικανωρ). وكانت هذه الشركة تقوم بنقل السلع من فقط (Coptos) إلى موانئ البحر الأحمر، وعندما كانت السلع تصل إلى هذه الموانئ كانت تسلم إلى شركات التصدير، والتي كان يمتلك أغلبها مواطنون رومان، وكان أغلب التجار الرومان لا يقيم في موانئ البحر الأحمر، وإنما كانوا يعهدون بإدارة أعمالهم إلى وكلاء تجاريين يعقدون الصفقات ويتسلمون البضائع بأسماء التجار^(٦٨).

ومن هذه "الأوستراكا"، واحدة تعود إلى العام الرابع والثلاثين الميلادي، وتم نشرها من قبل "تيت" (Tait) وهي كآلاي:

"من ماركوس لايليوس (Marcus Laelius) هيمينايوس (Hymenoeus) إلى بيتياربوخراتيس (Petearpochrates) بن نيكانور لقد تسلمت منك في برينيكى (Berenike) ما أرسله "فناس" (Phnas) بن بامينيس (Pamines) لحساب ماركوس لايليوس هيمينايوس من فقط علي مسئوليتك (٦) ستة جزار "كيراميا" (Ceramia) من نيبذ "أمينيا (Aminaeon) ثلاث حمولات، المجموع ستة جزار، ثلاث حمولات"^(٦٩).

ويتبين لنا من خلال هذا الإيصال أن ماركوس لايلىوس هيمينايوس ربما كان يدير شركة لتصدير السلع وأن بيتاربوخراتيس بن نيكانور هو صاحب شركة النقل البري أو علي الأقل يديرها بالنيابة عن والده "نيكانور".

ويتبين لنا أيضا من خلال إيصالات تخليص البضائع الخاصة بشركة "ماركوس يوليوس إسكندر" (Marcus Julius Alexander) أنه كان يدير أعماله في "ميوس هورموس" (أحد موانئ البحر الأحمر) رجل يدعي "أنطيوخوس" (Antiochos) ساثورنينوس (Sathorninos). بينما كان يدير أعماله في برينيكى، رجل يدعي "هيرمياس" (Hermias)، وكانت البضائع المشحونة إلى موانئ البحر الأحمر تتضمن، القمح، والشعير، والأدوية، والنبذ، واليانسون، ومنتجات خشب الزيزفون، والجلود، والقنب، وغيرها من السلع^(٧٠).

ولدينا إيصال^(٧١) يحتوي علي بعض من هذه السلع، ويعود إلى العام الثامن من حكم الإمبراطور نيرون (Nero) (٥٤ - ٦٨ ميلادية)، والتي نقلت أيضاً عن طريق شركة "نيكانور" إلى ميناء ميوس هورموس وجاء في هذا الإيصال:-

"من تيبيريوس كلاوديوس إيبافروديتوس (Tiberius Claudius Epaphroditus) وأمونيوس بن خايريمون (Ammonius son of Chaeremon) إلى ميريسيس (Miresis) بن نيكانور. لقد تسلمنا منك في ميوس هورموس، ستة جرار (كيراميا) من النبيذ اللاوديكي^(٧٢) (Laodicean)، أيضاً أربعة مكاييل من نبيذ، وثلاثة تالينت (Talent) من القنب (القنب الهندي)، العام الثامن من حكم مولانا نيرون، الثامن والعشرون من شهر بابة، تم استلامه عن طريق أمونيوس. كلاوديوس هيرمياس (Claudius Hermais) يقر باستلامه الإيصال الخاص بالثلاثة تالنت من الفضة، وسلة أربعة دراجمات من الفضة (Tetradrachmai) المجموع ثلاثة تالنت من الفضة، سلة أربع دراجمات من

الفضة. العام الثامن من حكم مولانا نرون. أنا أيضا أقر بالإيصال الخاص بثمانية من جلد الماعز وواحد جلد الثور، المجموع تسعة من الجلود (٨ من جلد الماعز + ١ من جلد الثور) ولا تقع علي أي مسئولية فيما يتعلق بهذه البضاعة

وكانت غالبية هذه الإيصالات تصدر، إما إلى نيكاتور نفسه، أو إلى أعضاء شركته المتوط بهم أعمال النقل عبر الصحراء^(٧٢).

ويبدو أن هذه الشركات كان لديها نشاط واسع، وأنها كانت تعمل بشكل كبير في نقل العديد من السلع من النيل إلى البحر الأحمر.

فقد ورد في وثيقتين من عام ٦ ق.م. أنه تم شحن (١٢) أردباً من الشعير إلى ميناء برينيكي لحساب "جايوس يوليوس" وتحديثنا وثيقة من عام ٤٣م عن شحن (١٢) أردباً من القمح إلى ميناء ميوس هورموس لحساب "ماركوس يوليوس إسكندر". كما تحديثنا وثيقة أخرى من عام ٤١م، انه تم شحن كمية من النبيذ الإسباني النوع إلى ميناء ميوس هورموس لحساب كومبوس يوليوس^(٧٣).

و بعض السلع كانت للاستهلاك المحلي وربما كان بعضها من أجل تجارة بلاد العرب أو الهند^(٧٤).

ملكية الأراضي:

إن سلطات البطالة في مصر كما تعكسه لنا الوثائق البردية التي تعود إلى عصر بطلميوس فيلادلفوس وخلفائه، كانت تقوم علي ثلاثة أسس مختلفة وهي: -
أولاً: إدعاء البطالة بأنهم يشاركون الاسكندر الأكبر في نسبه إلى هرقل، وبذلك فقد اعتبروا أنفسهم ورثة في حكم مصر، وبالتالي فهم ملوك من بقي معهم في مصر من المقدونيين الذين كانوا جنوداً للإسكندر الأكبر وساعدوه في فتح مصر.

ثانياً: أن مصر كانت من وجهة نظر البطالمة، الملوك المقدونيون، وكذلك جيشهم المقدوني، أرض اكتسبها بالرمح" (δορικτητος χωρα) أو بعبارة أخرى، ضيعة خاصة للملوك المقدونيين^(٧٥).

ثالثاً: أن البطالمة بعد أن استتب لهم الأمر في مصر، اقتفوا أثر الاسكندر الأكبر، وادعوا أنهم الخلفاء الشرعيون للفراعنة، واعترف بهم الكهنة المصريون علي هذا النحو. وطبقاً للفكرة السياسية والدينية السائدة في مصر منذ القدم عن الملكية كان الملك إلهاً يقيم مؤقتاً علي الأرض^(٧٦) وبما أن الإله أو الآلهة كانوا سادة في مصر و أصحابها الحقيقيون، ويحق لهم استخدام البلاد وأهلها كما يترائي لهم، فإن فراعنة مصر كانوا يعتبرون سادة وأصحاب البلاد وأهلها، وقد ادعي البطالمة هذه السيادة الملكية لأنفسهم باعتبارهم خلفاء الفراعنة^(٧٦). ومن هذا المنطلق اعتبر البطالمة مصر بمثابة ملكية خاصة لهم أو كبيتهم الكبير (οικος)^(٧٧).

ونتيجة لهذا الحق الذي أعطاه الملك البطلمي لنفسه، أصبح المالك الوحيد للأراضي الزراعية في مصر. والواقع أن جزءاً كبيراً من أبعاد الأراضي الزراعية كان تحت سيطرة الملك البطلمي الفعلية، وتلك كانت "الأراضي الملكية" (γη βασιλικη) والتي كانت تؤجر لفلاحين يعرفون بالمزارعين الملكيين (βασιλικοι γεωργοι) وكانت عقود الإيجار اختيارية، ولكن فيما بعد عندما أصبح العثور علي المستأجرين أمراً عسيراً لجأ البطالمة إلى الإكراه في بعض الأحيان وبرغم أن الملك كان تقريباً المالك الوحيد للأراضي، فإنه لم يستحوذ عليها بمفرده. وكانت الأراضي التي لا تخضع لسيطرة الملك وإدارته المباشرة تسمى، (γη εν αφεσει) "أي الأراضي التي تخلي عن إدارتها لغيره"^(٧٨)، ومن هذا النوع الأراضي التي كانت في حوزة المعابد، ولقد كانت ثروة المعابد في عهود الفراعنة و

البطالة نوعين: تمتلك الآلهة أحدهما، ويحوز الكهنة الآخر، أو يتمتعون بدخله فقط^(٧٩). أما أملاك الآلهة فإن أهمها، كانت أراضي منحها الملوك للآلهة إظهاراً لإجلالهم وتدينهم، ولاشك أن البطالة لم يقتصبوا أراضي المعابد ويضموها إلى الأراضي الملكية، بل علي العكس من ذلك فقد أجزل البطالة للمعابد مختلف أنواع النعم، وكانت هبات الأراضي من بينها^(٨٠).

غير أن البطالة لجئوا إلى وسيلة أخرى لوضع ثروة الآلهة في قبضتهم دون الاعتداء علي حق الآلهة في ملكيتها. وذلك علي أساس أن أراضي المعابد كانت ملك الآلهة، ولما كان الملك يمثل هؤلاء الآلهة علي الأرض، فكان له وحده الحق في إدارة هذه الممتلكات^(٨١). وبالرغم من أن البطالة تولوا إدارة أراضي المعابد، إلا أنها كانت تستغل لصالح المعابد، وتكون قسماً خاصاً سمي "الأرض المقدسة" (γη ιερα) وهي الأرض التي أصدر بطلميوس الثامن يورجيتيس الثاني^(٨٢) (Euergétes) قراراً بشأنها وذلك في عام ١١٨ ق.م جاء فيه:-

".....وألا يتذرع أحد من عمال الحكومة بأي حجة ليدير الأراضي المقدسة التي سترك للكهنة ليديروها"^(٨٣).

ثم كانت هناك أراضي تمنح في صور حصص للذين عرفوا باسم أرباب الإقطاعيات (Κληρουχοι)، وهناك أيضاً ما يعرف بأرض الامتلاك الخاصة (Κτηματα / γη ιδιοκτητος) واغلب الظن أنها كانت تمنح لأصحابها بموجب عقود إيجار طويلة الأجل، أو عقود وراثية. وبالرغم من أن القانون كان يسمح بانتقال ملكية هذه الأراضي من شخص إلى آخر، إلا أنه من غير المرجح أن أصحابها قد امتلكوها امتلاكاً فعلياً في أية فترة خلال عصر البطالة^(٨٤) وذلك لثلاثة أسباب هي:-

أولاً: لأن أربابها كانوا يدفعون عنها إيجاراً شأنهم في ذلك شأن مستأجري أرض الملك ، وشأن أرباب الأراضي الذين اشتروها واكتسبوا بذلك حيازتها دوماً ووراثياً.

ثانياً: عدم وجود دليل علي تسجيل انتقال ملكية هذه الأراضي .

ثالثاً: إننا نسمع أحياناً عن استرداد الملك أجزاء من هذه الأراضي.

وإزاء ذلك فمن المستبعد أن أرباب هذا النوع من الأراضي كانوا يمتلكون أراضيهم امتلاكاً حراً، وإنما كانوا يملكون حق استثمارها وحيازتها والتصرف فيها كما يشاؤون^(٨٤) ويؤكد "تارن" ذلك بقوله "إن الأراضي الخاصة في عهد البطالة لم تكن ملكية حرة، وإنما كانت أرضاً يتمتع حائزها بحق الانتفاع بها"^(٨٥)

والنوع الأخير من الأراضي هو "أراضي الهبات (δωρεαι) وكانت هذه الأراضي تنقسم إلى نوعين الأول: كان يسمى (γη εν συνταξει) وهي الأراضي التي كان دخلها يعتبر بمثابة مرتب لموظف الحكومة الذي منح هذه الأرض^(٨٦) أما النوع الثاني: (γη εν δωρεα) وهو عبارة عن الضياع الكبيرة التي منحها البطالة لكبار موظفيهم المدنيين والعسكريين^(٨٧).

وتمدنا "وثيقة الدخل" التي تعود إلى عهد الملك بطلميوس الثاني فيلادلفوس، بمعلومات هامة عن أراضي الهبات، فقد ورد في هذه الوثيقة ".....وكذلك أرباب الإقطاعيات الذين في حيازتهم كروم ، أو بساتين فاكهة وبقول، تقع في إقطاعياتهم التي منحهم الملك إياها، وكل الأشخاص الذين لديهم كروم أو بساتين فاكهة وبقول ، اشتروها أو منحوها بمثابة هبة أو يستثمرونها وفقاً لأي وضع كان، يجب علي كل منهم أن يسجل مساحة أرضه ومقدار محاصيلها المختلفة، وأن يدفع سدس المحصول بأجمعه لأرسينوي فيلادلفوس من أجل تقديم القرابين لها"^(٨٨). كما جاء فيها أيضاً :-

"كل الأشخاص في كافة أنحاء البلاد الذين يعفون من الضريبة أو في حيازتهم قري وأرض بمثابة هبة ، أو يحصلون علي دخلها، يجب أن يقدموا محاصيل كل ما طلب إليهم زراعته من السمسم، والقرطم، وغيرها من الحبوب الزيتية الداخلة في نطاق الزيت الذي تحتكر الدولة استخراجه وذلك بعد استبقاء الكمية الكافية لبذور السنة المقبلة، علي أن يتقدوا قيمة محاصيلهم عملة نحاسية بنسبة.."^(٩٠). ورد كذلك في فقرة أخرى من نفس الوثيقة .

".....يجب ألا تقام معاصر للزيت في القرى الممنوحة بمثابة هبة..."^(٩٠) ونستخلص من وثيقة الدخل هذه الآتي:

١- أن أراضي الهبات بنوعها قد تشمل أرضاً فقط أو أرضاً وقرية أو أرضاً وعدة قري.

٢- أن أراضي الهبات كانت شائعة في عهد بطلميوس فيلادلفوس ولها نفس أهمية الأنواع الأخرى من الأراضي، أراضي الإقطاعيات وأراضي الامتلاك الخاصة^(٩١).

٣- أن الذي تمنح له هذه الأراضي عليه التزامات تجاه الملك يجب عليه أن يؤديها منها انه يقدم سدس محصول هذه الأراضي للملك علي هيئة قرابين.

٤- يبدو أن هذه الأراضي كانت تفرض عليها ضرائب، وذلك يتضح لنا من خلال الأمر الصادر في الوثيقة بضرورة تسجيل مساحة هذه الأراضي.

٥- كما يتبين لنا أن الدولة هي التي كانت تحدد ما يجب زراعته في هذه الأراضي، وأن يقدم مزارعو هذه الأراضي جزءا من محاصيلهم ويستبقوا أجزاء منها علي هيئة بذور للسنة المقبلة.

٦- تبين لنا أيضاً احتكار الملك البطلمي للزيت وذلك طبقاً لما جاء في الوثيقة من أن الملك منع بناء معاصر خاصة بالزيت علي هذا النوع من الأراضي.

وفيما يتعلق بالنوع الثاني من هذه الأراضي (أراضي الهبات)، وهو "الضياع الكبرى" (δωρεαι) فقد منح هذا النوع من الأراضي من قبل البطلمة الأوائل وخاصة بطليموس الثاني فيلادلفوس، كما قلنا، لكبار موظفيهم المدنيين منهم والعسكريين، ولقد ذكر العديد من هذه الضياع في مصادرنا، ولكن أكثر ما نعرفه عن هذه الضياع خاص بضیعة أبوللونوس "وزير مالية فيلادلفوس"^(٩٢). ولم يكن أبوللونوس الشخص الوحيد الذي يحوز في عهد بطليموس الثاني ضیعة في فيلادلفيا، إذ أن شخصيات كبيرة غيره كانت تحوز ضیاعاً موهوبة في ذلك الجزء من إقليم الفيوم، ومثال ذلك شخص يدعي "فيلينوس" وكان له وكيل أعمال يدعي "موسخوس"، وأيضاً شخص يدعي "تلتيس" كان له وكيل أعمال يدعي "ليبانوس" بالإضافة إلى شخصيات كبيرة أخرى^(٩٣).

هذا عن نظام ملكية الأراضي في العصر البطلمي فماذا عنه في العصر الروماني.

لم تكن مصر في عصر الرومان بأحسن حالاً من العصر البطلمي، فقد قال أغسطس (Augustus) (٢٧ ق.م - ١٤م) في الوثيقة المشهورة التي سجل عليها أعماله المجيدة (Res Gestae Divi Augusti) "لقد ضمت مصر إلى سلطان الشعب الروماني" "Aegyptum Imperio populi Romani adieci"^(٩٤) فهل كانت فعلاً مصر مجرد ولاية رومانية (provincia) تابعة لممتلكات الشعب الروماني، أم أنها كانت ضیعة خاصة للإمبراطور؟!!!

يري "السعدني" "إن ما سجله أغسطس بنفسه في أثر أنقرة، ما هو إلا دعاية له ولسياسته العامة لصالح الشعب الروماني، وأن أغسطس كان حريصاً علي عدم استثارة مشاعر العداء ضده إذا ما أعلن أنه ضم مصر إلى أملاكه الشخصية وبالتالي

فإنه يسجل للتاريخ خلاف ما حدث بالفعل ألا وهو أن مصر كانت ولاية رومانية، ولكنها ذات طراز فريد ، فهي تتبع الإمبراطور شخصياً في كل كبيرة وصغيرة^(٩٥) فلقد نظرت روما إلى ذلك البلد (الغني بثرواته والغني بأهله وتعداده) علي أنه ضيعة خاصة بالإمبراطور والحاكم الروماني، ويجب أن تستغل لصالح هؤلاء، ذلك لأنه إذا كان من المؤكد أن ثروات مصر تحت حكم البطالة كانت تدخل خزائن الملوك البطالة إلا أنهم كانوا بمثابة المالك الحاضر وذلك عكس روما وحكامها الذين كانوا المالك الغائب، الذي انتقلت إليه هو- في عاصمة الإمبراطورية كل ثروات مصر وفائض إنتاجها العيني والنقدي علي السواء^(٩٦).

وظل نظام ملكية الأراضي في العصر الروماني علي ما كانت عليه في العصر البطلمي فقد ظل الجانب الأكبر من الأراضي الجيدة يؤلف الأراضي العامة، ويحمل نفس الاسم القديم وهو "الأراضي الملكية" كما ظل اسم "الأراضي المقدسة" يظهر في سجلات الأراضي، ولو أن جانباً منها صادرتة الحكومة عقب الغزو، كما وضعت المعابد تحت رقابة اشد مما كانت عليه في أواخر العصر البطلمي، وأما أراضي "الهبة" البطلمية فكانت تقابلها بعض الضياع الكبيرة (Ousia) التي منحها الأباطرة في صدر العصر الروماني لأعضاء من الأسرة المالكة، أو النبلاء من الرومان ومواطني الإسكندرية ولكن سرعان ما أدمجت هذه الضياع الواحدة تلو الأخرى، (عن طريق المصادرة أو غيرها من الطرق) في أملاك الإمبراطورية الخاصة (Patrimonium)، التي أصبحت في ذلك الحين تؤلف قسماً خاصاً من الأراضي يسمى "ارض الضياع" (γη ουσικη) ووضعت تحت إشراف وكيل الإمبراطور (هو ناظر الضيعة) (procurator usiacus) أما الإقطاعيات العسكرية (γη κληρουχικη) التي أصبح أربابها وقتئذ يملكونها ملكية تاماً فكانت لا تزال تؤلف قسماً منفصلاً، ولو أن

الحكومة أوقفت منحها للعسكريين. أما أراضي الخاصة فقد شجع الرومان ملكيتها فزادت مساحتها^(٩٧).

ومما سبق نستخلص أن الأراضي الزراعية في مصر انقسمت إلى قسمين:
الأول: تمتد من عهد "أغسطس" حتى سنة ٣٣٢ ميلادية تقريباً حيث كانت الأراضي تتكون من أراضي التاج "الأراضي الملكية" التي يقوم الفلاح باستئجارها مقابل دفع الإيجار المطلوب، أو يقوم بالاستئجار من أراضي الضياع الكبيرة أو من مساحات صغيرة من الأراضي، يحصل عليها الفلاح بالشراء أو الاستصلاح. وظلت الملكية الخاصة قائمة دون أن تتحول بأي صورة من الصور إلى إقطاعيات كبيرة.

الثاني: يمتد من عام ٣٣٢م إلى نهاية العصر البيزنطي وفي هذه الفترة بدأت الملكية الخاصة تختفي تدريجياً وبدأت تظهر الضياع الكبيرة^(٩٨).

النقل كخدمة إلزامية:

ما حدا بنا أن نتحدث عن "ملكية الأراضي" في العصرين اليوناني والروماني كما سبق- وهو موضوع قد يبدو خارج نطاق هذا البحث، هو الرغبة في إعطاء فكرة بسيطة عن نظام ملكية الأراضي الزراعية، ومسألة النقل، ولأن النقل في معظمه كان يرتبط بنقل المنتجات الزراعية، مثل القمح والشعير وغيرهم، كما أن وسائل النقل المختلفة كان يملكها إما الملك، وهو المالك الفعلي لغالبية الأراضي الزراعية، أو المزارعون سواء مزارعو الأراضي الملكية أو مزارعو أراضي الامتلاك الخاص، فضلاً عن أن واجب الخدمة الإلزامية (Λειτουργία)^(٩٩) المتعلق بموضوع النقل، كان يقع علي عاتق المزارعين سواء في نقل المحاصيل، أو في تقديم عدد معين من دواب النقل، لنقل غلال الدولة.

ويتضح لنا ذلك من خلال العديد من الوثائق البردية، سواء تلك التي تعود إلى العصر اليوناني أو التي تعود إلى العصر الروماني، ومنها وثيقة تعود إلى العصر البطلمي مؤرخة بالعام (١١٣ ق.م)^(٩٩) وهي عبارة عن خطاب مرسل من "حورس" (Ωρος) الكاتب الملكي (الباسيليكوگرامتيوس) (βασιλικος γραμματευσ) بإقليم أرسينوي إلى كاتب المركز^(١٠٠) (Τοπογραμματαυς) وكاتب القرية^(١٠١) (Κωμογραμματαυς) يطلب منهم إعداد قائمة بالأشخاص الذين يمكن تكليفهم بحراسة المحاصيل (γενηματοφυλακες) وجاء في إحدى فقرات هذه البردية ما يلي :-

".....ولن يسمحوا لأحد من مزارعي أراضي الملك أو الأراضي الممنوحة (γεωργουντων την βασιλικην και την εν αφεσει) بأن يمسوا علف الماشية ولا غيره من محاصيل الزراعة الثانية، فيما عدا العلف المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة، فإنه يسمح لهم به بعد موافقة كتاب القرى وفيما عدا المقادير التي يدفع ثمنها، قبل الاستيلاء عليها، وفي الخزائن الملكية لحساب الخزنة العامة الملكية حسب التعليمات التي سبق إصدارها، ويقدم الإيصال بالمبالغ المدفوعة وبأنهم سيعتدون إلى جانب ذلك بأن يتم كل شئ آخر في الصيف علي ما يرام، وبأنهم سينقلون المحصول إلى الأماكن المخصصة لذلك، وبأنهم لن يسمحوا بأخذ شئ منه قبل صدور القرار الخاص بإطلاق سراح المحاصيل وقبل دفع استحقاق الملك عن ذلك العام، وسداد كل المتأخر عن الماضي".

ويتضح لنا من خلال هذه البردية أن المزارعين سواء كانوا من مزارعي الأراضي الملكية أو الأراضي الممنوحة (والتي تشتمل أراضي المعابد وأراضي الامتلاك الخاص وكذلك أراضي الهبات الخ) لم يكن يسمح لهم بأن يتصرفوا في محاصيلهم الزراعية إلا بعد أن يؤدوا ما عليهم من استحقاقات للملك (أو للدولة) ومن هذه

الاستحقاقات واجب الخدمة الإلزامية المتعلق بنقل المحاصيل إلى الأماكن المخصصة لها، إذًا فإن نقل المحاصيل كان واجباً ملقى علي كاهل المزارعين سواء كانوا من مزارعي الأراضي الملكية أو الأراضي الممنوحة، ويؤكد "روستوفتزن" علي ذلك بقوله:

"لقد كانت الدولة لا تترك الفلاح إلا بعد أن يؤدي ما عليه من مسئوليات تجاه الدولة وبعد أن يدفع كل ما هو مطلوب منه من غلال ونقلها إلى صوامع الدولة" (١٠٠)

كما يؤكد "تارن" الشيء ذاته، حيث يقول:

"إن كل أراضي الغلال مهما كان من يمتلكها كانت تدفع ضريبة عينية في شكل حبوب إلى الملك مباشرة، وبالنسبة لأراضي الملك فقد كان لا يعطي أي شيء من المحاصيل للفلاحين إلا بعد أن يأخذ الملك نصيبه من محصول تلك الأراضي، والذي كان بالطبع النصيب الأكبر، وذلك بالإضافة إلى نقلها إلى مخزن الحبوب الخاص بالملك" (١٠١).

ولا ينبغي لنا أن نفهم قول "تارن" السابق علي أن هذه الخدمة كانت مطلوبة فقط من مزارعي الأراضي الملكية، ولكن لأن الأراضي الملكية كانت تحت السيطرة الفعلية للدولة، فقد كانت (أي الدولة) تحتجز المحصول حتى تستوفي الدولة نصيبها من تلك المحاصيل، أما الأراضي الخاصة فكانت الحكومة تحصل علي مستحقاتها منها علي شكل ضريبة يؤديها مزارعوها إلى الملك، وذلك لأن تلك الأراضي لم تكن تقع تحت إدارة الملك المباشرة.

وتبين من إحدى وثائق البردية أن مزارعي الأراضي الملكية (Βασιλικων γεωργων) في أوكسيرينخوس (Οξύρυγχος) كانوا يقومون بنقل المحاصيل من الحقل إلى مكان الدرس، ثم يقومون بعد ذلك بنقله مرة

أخرى من مكان الدرس إلى صومعة الغلال الملكية. كما يتبين لنا أيضاً أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملتزمون بنقل المحاصيل علي حسابهم الخاص وبدواهم هم، وجاء في هذه البردية التالي:

" إلى "فانياس" (Φανίας) أحد أفراد الحاشية، واستراتيجوس، والمشراف علي الدخل، من مزارعي الأراضي الملكية في أوكسيرينخوس، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتنفيذ أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية، نحن زرعنا ولم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المال لكي نتجنب أي عجز (نقص)، ونقلنا منتجات الأراضي إلى المخزن الملكي....." (١٠٢).

إذاً فإن نقل المحاصيل الزراعية كان خدمة إلزامية واجبة علي مزارعي أراضي الدولة، ولكنها شملت أيضاً مزارعي الأراضي الخاصة (١٠٣).

وبعد أن يتم نقل الغلال إلى الجرن الملكي، كانت تفحص وتقسم بين الدولة والفلاح بحيث يحصل الملك من هذا المحصول علي إيجار الأراضي، وإيجار المواشي والمعدات الزراعية، والبذور وأي ديون أخرى، فضلاً عن الضرائب، وكان الباقي بعد ذلك، يطلق سراحه ويحمل إلى بيت الفلاح (١٠٤) وذلك لان الملك لكي يضمن حسن استغلال أراضي التاج، كان يوفر لمزارعيه كل الوسائل التي تكفل ذلك: وهي الأدوات الزراعية والماشية، وذلك إلى جانب البذور والعناية بقتوات الري والصرف، وفي وقت الحصاد كان الملك يحصل من المزارعين نصيبه من الغلال مقابل كل ذلك، بالإضافة إلى نقلها لصاحبه (١٠٥).

ولم يكن نقل المحاصيل هو الخدمة الإلزامية الوحيدة الملقاة علي عاتق المزارعين، ولكن كان أيضاً مطلوب إمداد الدولة بعدد معين من الدواب ويذكر "روستوفيتزف" "أن كل شخص كان ملزماً بأن يجهز حيوانات الحمل. وأن يقدموا عدداً من الحمير يكون تحت تصرف الدولة، ولقد بلغ عددهم ثلاثة حمير، كانت

تضمهم الدولة إلى القوافل التجارية التابعة لها^(١٠٦). أما الجمال فربما أمدوا الدولة بجمل واحد فقط. أما الذين لا يملكون حيوانات فقد كانوا يدفعون بدلاً منها تعويضاً عن ذلك إما نقداً أو عينا^(١٠٧).

ويؤكد "لليويلين" (Llewelyn) الشيء نفسه بقوله:

"كان علي ملاك الحمير أن يضعوا عدداً من الحمير تحت تصرف الدولة لاستخدامه في النقل البري، بينما هؤلاء الذين لا يملكون حميراً يجب عليهم أن يدفعوا تعويضاً إلى الدولة بدلاً من تقديم الحمير^(١٠٨) وكان ملاك الحمير هم من يختارون إما أن يقدموا الحمير للحكومة تحت تصرفها أو أن يقدموا عوضاً عنها الغلال إلى صومعة الغلال الحكومية"^(١٠٩) ولكن يبدو لي أن حق الاختيار هذا والذي كانت تمنحه الحكومة لملاك الحمير، كان فقط في الأوقات التي لم تكن الدولة في حاجة ملحة إلى دواب النقل، بينما في حالة الضرورة كانت الدولة تلغي حق الاختيار هذا. وكان لزاماً علي كل من يملك حمير أو غيرها من الدواب المخصصة للنقل أن يمدوا الدولة بالعدد المطلوب من الحمير ونفهم من إحدى الوثائق البردية بأنه إذا لم تكف ماشية الملك لسد حاجة مزارعيه، فإنه كان يتعين الاستيلاء علي الماشية اللازمة من أي شخص مصرياً كان أو إغريقياً يمتلك ماشية^(١١٠).

كما أن "روستوفتزف" يذكر أن البطالة في وقت الحرب أو وقت جمع المحصول من المحتمل أنهم كانوا يستغلون إلى أقصى حد حق الدولة الخالد في تسخير كل ما كان يلزمهم من الدواب^(١١١) وبالتالي إذا كانت الدولة تستولي بالقوة علي ما يلزمها من الدواب (كما جاء في بردية U.P.Z, 110) أو أنها كانت تستغل حقها في تسخير كل ما يلزمها من الدواب (كما جاء عند روستوفتزف) فإنها من باب أولى كانت تلغي حق الاختيار بين تقديم العدد المطلوب من الحمير أو تقديم التعويض اللازم عن ذلك.

وفي العصر الروماني كانت الحكومة تحصل علي نصيبها من القمح كل عام بأنها كانت تفرض علي مزارعي الأراضي الملكية (أو الأراضي الحكومية) بكافة أنواعها أن ينقلوا الغلال الخاصة بالدولة بواسطة دوابهم الخاصة وفي حالة عدم توافرها لديهم كان يتم نقله بواسطة دواب النقل الحكومية نظير مكس خاص بذلك^(١١٢) ولكن يبدو أن ملاك الأراضي الخاصة لم يكونوا يتمتعون بحق استخدام دواب النقل الحكومية^(١١٣) لذلك ونظراً لأهمية وجود حيوانات الحمل في حياة الفلاحين ولأن امتلاكها كان أمراً ضرورياً فقد سعوا إلى امتلاكها بشتى الطرق، حتى أن صغار الفلاحين كانوا يتدبرون المال من القليل الذي يملكونه، حتى يمكنهم امتلاك حيوان واحد علي الأقل أو اثنين، أما المعدمون من المزارعين الذين كانوا لا يملكون ثمن شرائه، فكانوا يقومون باستجاره^(١١٤).

ولقد شجعت الإدارة الرومانية، ملكية دواب النقل أو الحيوانات المتزلية بشكل عام، حتى أن "والاس" (Wallace) ذكر أن الملكية الخاصة للحيوانات المتزلية بكافة أنواعها تطورت تدريجياً بشكل يكاد يشبه في جانب منه تطور الملكية الخاصة للأراضي^(١١٥) وربما لم يدفع الإدارة الرومانية إلى تشجيع الملكية الخاصة للحيوانات إلا حاجتها الشديدة إلى عدد كبير من دواب النقل، لنقل منتجاتها الزراعية وكذلك نقل احتياجات الجيش، وكذلك نقل "الأنونا" (Annona). حيث كان الأسطول الذي تتولى الدولة إعداده سنوياً يغادر الإسكندرية إلى موانئ إيطاليا، ينتظره الرومان، حيث كانت تقوم مصر وحدها أولاً ثم أفريقيا بتغذية الشعب الروماني، ولهذا كان يتم تنظيم الصوامع والنقل والدواب والسفن داخل البلاد، وكان يلتزم بذلك أصحاب الدواب والشاحنون^(١١٦) ولأهمية الأنونا التي كانت ترسل سنوياً إلى روما كانت الدولة تفرض علي نقابة سائقي الدواب أن تقدمهم بثلاث

حمير علي الأقل، ليكونوا تحت تصرف الدولة في المقابل فإنهم تمتعوا بامتيازات معينة، ولكن طبيعة تلك الامتيازات ليست معروفة^(١١٧).

ولقد ذكر "والاس" أن الدولة كانت تفرض علي ملاك الحمير إما أن يقدموا الحمير لكي تظل تحت تصرف الحكومة لمدة خمسة أيام أو انهم (أي ملاك الحمير) عليهم أن يقدموا إلى صومعة الغلال الحكومية كمية من الغلال توازي عمل الحمير لمدة خمسة أيام^(١١٨).

وبالإضافة إلى تقديم الحمير للعمل في خدمة النقل لدي الحكومة كان المزارعون يقدمون الجمال أيضاً، فمن بين التقارير الخاصة بالجمال (απογραφης καμηλοι) ما يخبرنا أنه من بين الجمال طلب جمل من قبل الحكومة لاستخدامه في طريق القوافل التجارية من برنيكي. وفي إحدى البرديات ذكر أن جمل طلب لنقل عمود من السماق^(١١٩).

وفي إحدى البرديات أيضاً يذكر مالك للجمال (مربي للجمال) (καμηλοτροφος) أن واحداً من جماله قد طلب منه للانضمام إلى حملة قام بها الإمبراطور الروماني كراكلا (Caracalla) (٢١١ - ٢١٨ م) إلى سوريا^(١٢٠). ولدينا العديد من البرديات التي تشير إلى تقديم دواب النقل كخدمة إلزامية مفروضة من قبل الدولة علي الأهالي، ومنها بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م (١٨٧ ق.م)^(١٢١) وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي "آداماس" (Αδαμας) وهو سيتولوجوس (σιτολογος) (أمين مخزن غلال) أحد مخازن الغلال (Θησαυρος) إلى أحد أفراد عائلته ويدعي ديونيسيوس (Διονυσιος) وربما كان ديونيسيوس هذا أحد حراس الخاصيل (γενεματοφυλακες) وذلك لما اتضح لنا من خلال بردية "تيتونيس" سألقة الذكر (P. Tebt , I , 27) الدور الذي اضطلع به حراس الخاصيل في عملية النقل،

وإن كانت بردية (تبتونيس) (P.Tebt.III,704) توضح لنا أن الأوامر الخاصة بجمع الحيوانات اللازمة لنقل الغلال، وخاصة غلال الدولة، كانت توجه إلى "عامل المالية" أو الأويكونوموس، وتلك الأوامر كانت صادرة من "الديويكيثيس" أي من موظف أعلي رتبة من عامل المالية ولكن في هذه البردية، والتي نحن بصدددها، فإن الأوامر صادرة من "السيولوجوس" وليس من المقبول لا شكلاً ولا موضوعاً أن يصدر السيولوجوس، وهو الموظف الأدنى مرتبة أوامره إلى عامل المالية وهو الأعلى مرتبة، لذلك فمن المحتمل أن ديونيسيوس هذا كان أحد "حراس الخاصيل" ولقد جاء في البردية:

"من آداماس إلى ديونيسيوس، بعد التحية. لقد أوضح لي بطلميوس، انه ليس هناك قهاون فيما يختص بالجمع (جمع الحيوانات)، مشفوعاً بقسم لبسينيموس (Ψενεμμουτι) وديونيسيوس واريستاندروس (Αριστανδρος)، الذين تعهدوا بتقديم مائة من دواب النقل (πορεία ρ).... لو أن الآلهة مازالت تقدم لهم يد العون، دعهم يقدموهم (يعدوهم) وينقلوا الحبوب في المخزن لأنه سوف يكون من الصعب لهم استرضاء أندادهم، ولكن لو أنهم افترضوا أن يتوسيريس (Πετοσιρις) وأخيه اللذان يقعا تحت حماية هيبالوس (Ιππαλους)، سوف يقدمون حيوانات، فإنهم قد فكروا بحمق. دعهم يعرفون أيضاً أن بطلميوس بن هرموكراتيس (Ερμοκρατους) ينتظر حتى تقدم (تدفع) أسعار ما لديه من حيوانات. إلى اللقاء"

ويبدو لنا من خلال هذه الوثيقة أن استخدام دواب نقل مملوكة للأفراد كان فرضاً إجبارياً، لا قهاون فيه، ولكن يبدو أيضاً أن هناك بعض الأفراد الذين أعفوا من هذه الخدمة وذلك استناداً إلى الفقرة التي جاءت في البردية سابقة الذكر والتي جاء فيها:

"..... ولكن لو أنهم افترضوا أن "بيتوسيريس" وأخيه، اللذان يقعان تحت حماية هيبالوس، سوف يقدمون حيوانات، فإنهم قد فكروا بحمق.." (١٢٢).

ولكن ليس واضحاً لنا ما هو الأساس الذي بناءً عليه تم إعفاء هؤلاء من الخدمة الإلزامية، وإن كان يبدو لنا من خلال سياق النص أن هناك نوع من الوساطة والمحسوبة وأنهما كانا يلعبان دوراً كبيراً في إعفاء من يتمتع بهما من هذه الخدمة ولكن هل كانت الدولة تستخدم دواب الأهالي مقابل أجر أم أنها كانت تستخدمها كنوع من أنواع السخرة؟

يذكر "روستوفيتز" أن الحكومة في الأوقات العادية كانت تتعاقد مع عدد من كانوا يحترفون مهنة النقل بالبر (ονηλαται)، إما في أوقات الضرورة أي في زمن الحرب عندما كانت الظروف تستدعي نقل الجنود داخل البلاد أو خلال جولات الملك التفتيشية، وكل عام في وقت الحصاد عندما يتعين نقل الملايين من أرادب الحبوب الغذائية وغيرها من المحاصيل، ولأن وسائل النقل الخاصة بالملك لم تكن تكفي، فإن البطالة كانوا يستغلون إلى أقصى حد حق الحكومة الخالد في تسخير كل ما كان يلزمهم من الرجال والدواب (١٢٣).

ولدينا أيضاً وثيقة بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (٢٤٣ ق.م) (١٢٤) وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي أجاثون (Αγαθων) إلى شخص آخر يدعي "باترون" (Πατρων) ولم يتضح لنا من سطور الوثيقة وظيفة أي من الشخصين، ولكن من المحتمل أن "اجاثون" هو "اويكونوموس" "عامل المالية" المدينة والتي حددها لنا ناشر البردية علي أنها مدينة اوكسيرينخوس (١٢٥). وإن أمونيوس (Αμμωνιος) الذي تلقى منه التعليمات الخاصة، يجمع دواب النقل ربما هو وزير المالية "الديويكيتيس" وذلك لما اضطلع به كل منهما من دور هام في عملية النقل وخاصة عامل المالية الذي اضطلع بدور رئيسي في عملية جمع دواب النقل،

كما اتضح لنا من خلال بردية سوف يأتي ذكرها فيما بعد (P.Tebt, 704). أما "باترون" والذي لم يتضح لنا أيضاً من خلال سطور البردية وظيفته، فانه من خلال بردية سوف يأتي ذكرها أيضاً بعد قليل (P.Tebt, 749) أن له صفة شرطية وإن كانت ليست محددة تماماً.

ولقد حمل هذا الخطاب تعليمات خاصة بجلب بعض الحيوانات لاستخدامها في أغراض النقل الخاص بالدولة، وجاء في البردية:

"من اجاثون إلى باترون بعد التحية، لقد كتب إلينا امونيوس لكي نرسل إليه في المدينة حيوانات جر من اجل عربات النقل. كما أن الملك قلق حيالهم، لذلك عند استلام هذا الخطاب قم بجولة لجيرانك مع زينودوروس (Ζηνοδωρος^(١٢٦)) وارسل إلى المدينة كل ما تجده".

ويتضح لنا من خلال هذه الوثيقة أن الحكومة لم تستخدم فقط حيوانات الأهالي في النقل، ولكن أيضاً استخدمتها في جر عربات النقل المملوكة للدولة، أو ربما كانت هذه العربات أيضاً خاصة بالأهالي واستخدمتها الدولة بموجب الخدمة الإلزامية المفروضة علي الأهالي من قبل الدولة، كما يتضح لنا أيضاً اهتمام الملك بشكل خاص بموضوع جمع حيوانات النقل المستخدمة في نقل غلال الدولة، لدرجة جعلته يبدو قلقاً حيالها.

وهناك أيضاً بردية مؤرخة بنفس تاريخ البردية السابقة (٢٤٣ ق.م)^(١٢٦) وهي عبارة عن خطاب يبدو انه حلقة من سلسلة خطابات متبادلة بين كل من "اجاثون" و"باترون" الواردان في البردية السابقة، وجاء في هذه البردية:

"من اجاثون إلى باترون بعد التحية، عند استلام خطابي أرسل حارسا (φυλακίτης) إلى إقليم أرسينوي لكي يحصل لنا علي افضل الحمير، افعل ذلك بسرعة وأرسلهم إلينا من المدينة إلى اللقاء..."

لقد ذكرنا في البردية السابقة أن باترون ربما يحمل صفة شرطية وذلك لأن جملة "أرسل حارساً" (αποστείλον φυλακίτην) ربما توحي لنا بذلك، خاصة وأن رجال الشرطة "فلاكيثاي" (φυλακίται) كانوا يضطلعون بدور هام فيما يتعلق بمستحقات الدولة لدى الأفراد وخاصة تلك الواجب جمعها من المزارعين (١٢٧) وبما أن دواب النقل كانت أحد تلك المستحقات، فلا يستبعد أن يكون "باترون" إما رئيساً للشرطة (αρχιφυλακίτης) أو مراقباً للشرطة (επιστάτης των φυλακίτων).

ولدينا أيضاً بردية تعود إلى نهاية القرن الثالث ق.م (٢٠٨ ق.م) وهي عبارة عن خطاب شديد اللهجة أرسله "وزير المالية" إلى شخص يدعي "أرتيمون" من المرجح أنه أويكونوموس في أرسينوي في تلك الفترة جاء فيها:

".....إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم فيما عدا تلك التي تستخدم في الزراعة، يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية" (١٢٨)

كما تحدثنا إحدى الوثائق (١٢٩) عن مناقشة بين الإيميليتيس (επιμελητής) "المشرف المالي" وبين سائقي الحمير بقرية بوباستيس (Βουβαστους) عن عدد الحمير المطلوبة لنقل المحاصيل إلى الجرن الملكي.

ولقد انتهج الرومان نهج البطالة في فرض واجب تقديم دواب النقل كخدمة إلزامية مفروضة على الأهالي، بل أن الرومان كانوا أثقل يداً واتبعوا نظاماً أشد وطأة من البطالة في جمع دواب النقل اللازمة لهم.

ولدينا بردية تعود إلى نهاية القرن الثاني الميلادي (١٩٧م) أي في عهد الإمبراطور الروماني سيبتيموس سيفيروس (Septimius Severus) (١٩٣-٢١١م) ولقد جاء في هذه البردية (١٣٠).

"من آيميليوس ساتورنيلوس (Aemilius Saturnilus) إلى استراتيجوى الأقاليم السبع وارسينوي، ما عدا الواحة (Oasis) بعد التحية. ألاحظ أن شحنة الغلال قد أهملت كثيراً من قبلكم، لأن كل منكم قد تلقى أوامرنا بأخذ قمح من المخازن (θησαυροι) فتجاهلتم أوامرنا، وليس هناك عذراً أكثر من أن هناك ندرة في الغلال التي كلفتكم بنقلها، في رأيي، ثم كثيراً ما أعطى تعليماتي بإحضاركم للعدد المطلوب (من دواب النقل) ولكنكم لم تعيروا تعليماتي أي اهتمام، بل قدمتم تبريرات أخرى، واشتركت مع سائقي البغال فيما ارتكبوه من خطأ ولقد حملتهم علي إحضار العدد المطلوب ولكنكم لم تجبروهم علي تقديم العدد المطلوب منهم من الثلاث بغال، ومن ثم فإنهم تسلموا الأجرة المنتظمة للنقل ولكن خزانة الدولة لم تأخذ الخدمة المطلوبة (الكافية) وبهذا فإن شئون الدولة قد لا تستمر بسهولة، فيما بعد لو أن هناك عدداً لا تملكوه من النسبة المطلوبة، وكذلك هؤلاء الذين نفذوا التعليمات وأنا آمركم بأن تجبر كل سائقي البغال بأن يقدموا البغال الثلاثة وأن تسم كل بغل (الوسم - إحداث علامة تدل علي مالكها) هكذا فإن السائقين سوف يجبرون علي تقديم الثلاث بغال، وأنت تستطيع أن تضبط السائقين في سرقاتهم، أنا آمركم، وداعاً".

ونستخلص من هذه البردية الآتي:

- ١- أن الدولة كانت تجبر الأهالي علي تقديم ثلاث بغال للعمل في خدمتها، .
- ٢- يبدو أن تقديم البغال الثلاثة كان قانوناً مفروضاً علي كافة الأقاليم بلا استثناء .
- ٣- أن البغال الثلاثة كانت تبقي في خدمة الدولة بصفة دائمة وليس في وقت الضرورة فقط.

٤- يبدو أن قانون تقديم البغال الثلاثة قد تم التهرب منه بشكل واضح، وذلك مع تستر الإستراتيجوى علي الهاربين، ويحتمل أن الإستراتيجوى قد فرضوا علي الأهالي تقديم مقابل مادي نظير التغاضي عن تقديم هذا الواجب، إذ لا يعقل أن يتستر الاستراتيجوي (الأجانب) عن هذا بلا مقابل.

٥- أن عبء هذه الخدمة الإلزامية كان جائراً بشكل واضح خلال تلك الفترة، مما اضطر السائقين أو ملاك الجمال حيالها إلى التهرب منها.

٦- أن الدولة كانت تضع علامة علي جسد هذه الدواب تميزاً لها عن الدواب الأخرى.

ويشير "نافتالي لويس" (Naftaly Lewis) إلى أن دواب النقل الخاصة بالضياح الإمبراطورية قد تم حمايتها ضد انتهاكها وتسخيرها أو طلبها للخدمة عن طريق بطاقات تميزها كانت تربط حول رقبة كل منها ^(١٣١) وبذلك يتضح لنا أن هناك نوعين من العلامات التي توضع لدواب النقل:

الأولى: ألوسم، أو العلامة التي يتم إحداثها علي جسد الحيوان تدليلاً علي أن هذا الحيوان في خدمة الدولة، وهو من الحيوانات التي يتم اغتصابها من الأهالي للعمل في السخرة لدي الدولة.

الثانية: البطاقات، وهي التي توضع حول رقبة الدواب التي تتبع الضياح الإمبراطورية وذلك تجنباً لأخذها عن طريق الخطأ من قبل المكلفين بجمع حيوانات النقل الخاصة بالعمل في السخرة.

وهناك بردية أخرى تعود إلى عام ١٩٩م تشير إلى تعليمات (الإيستراتيجوس) ^(١) (ἐπιστρατηγος) (حاكم الإقليم) إلى الحكام الإقليميين في مصر الوسطي بضرورة أن يرسلوا إليه القيمة الضريبية المقررة من الدواب والأراضي المرتبطة بالأنونا العسكرية المخصصة لزيارة الإمبراطور سيبتيموس سيفيروس ^(١٣٢).

كما أن هناك بردية أخرى كتب فيها الحاكم الإقليمي بالفيوم إلى الكاتب الملكي والقائم بأعمال الاستراتيجوس في أوكسيريخوس بأنه عليه أن يرسل البغال والحمير من أوكسيريخوس إلى الحاكم العام في الفيوم وذلك حتى يتم نقل القمح من الموانئ، وأن الأخير لن يخلي سبيل من لديه من رجال ودواب النقل حتى تصله دفعة جديدة وقد شدد الوالي علي هذا الأمر وأرسل تعليماته إلى الحاكم الإقليمي بهذا الصدد (١٣٣).

وبذلك يتضح لنا مدي اهتمام الإدارة الرومانية بجمع أو توفير دواب النقل بشكل خاص ونقل الغلال بشكل عام، وذلك لأن مصر كما هو معروف كانت صومعة الغلال التي تطعم الشعب الروماني.

ولم يكن عبء الخدمة الإلزامية يقع فقط علي دواب النقل لاستخدامها في عمليات النقل المختلفة، وبخاصة نقل غلال الدولة، ولكن كان هذا العبء يقع أيضاً علي سائقي تلك الدواب، وربما تدل كلمة سائقي الحمير العامة (δημοσιοι κτηνοτροφοι) أو سائقي الجمال العامة (أو مربّي المواشي العمومية) (δημοσιοι καμηλοτροφοι) الموجودة في بعض الوثائق البردية (١٣٤) علي أن الدول كانت تستخدم سائقين للعمل علي الدواب الخاصة بها.

ولقد فرضت الدولة هذه الخدمة علي الأهالي كخدمة إلزامية لا بد لها أن تؤدي إلى الدولة. ولدينا وثيقة بردية تعود إلى العام (٣٠٩ م) تشير إلى أن عبء تقديم سائقي الجمال إلى الدولة كان مفروضاً علي القرى، وأن هذه الخدمة كانت تقدم بالتناوب (καταστοιχον) بين القرى، وجاء في هذه البردية :

"إلى أوريليوس ديديموس (Αυρηλιος Διδυμος) بن ديديموس، بريوسيتوس (Πραιποσιτως) الباجوس^(١) الثامنة (η παγος) من أوريليوس ديديموس" نوميكاريوس^(٢) (νομικαριος) الإقليم، بعد التحية. نظراً للحاجة إلى

سائقي جمال، من أجل جمال قد أرسلت إلى القصر الإمبراطوري في مدينة ممفيس (Μεμφιτων) أكتب إليك للضرورة، صديقي الأعز، لكي تجعل سكان قرية تيروس (Τηεως) يوفروا سائق جمل بالتأوب.." (١٣٥)

ويتبين لنا من خلال هذه البردية أن هناك عبئاً مفروض علي الأهالي فيما يتعلق بتقديم سائقي الجمال للعمل في خدمة التاج، وأن هذه الخدمة كانت مفروضة علي الأهالي "بالتأوب" (καταστοιχον) أي أنها كانت مفروضة ربما علي كل سكان قرية تيروس الواردة في البردية، الفرد تلو الآخر.

وربما كانت هذه الخدمة الإلزامية تؤديها بعض القرى بتقديمها للجمال فقط للعمل في خدمة التاج، بينما تقدم قري أخرى سائقيها، وأخرى تقدم الجمال وسائقيها معاً، وربما كان ذلك داخل القرية الواحدة. ولقد مر بنا أن مالكا للجمال قد قدم أحد جماله للعمل في خدمة التاج (١٣٦) إذاً فإن الخدمة الإلزامية المتعلقة بدواب النقل كانت تشمل تقديم الدواب وسائقيها ويبدو أن هذه الخدمة كانت كالتالي:-

إن الذين كانوا يملكون دواباً ولكنهم لم يكونوا يعملون عليها بأنفسهم كانوا يقدمون الدواب فقط، أما الذين كانوا يملكون دواباً يعملون عليها بأنفسهم، وهم في الغالب محترفي مهنة النقل (ονηλαται) فإنهم كانوا يقدمون الدواب وسائقيها، أما الذين لا يملكون دواباً فإنهم كانوا يقدمون عوضاً عن ذلك، أما كمية من الغلال إلى المخزن الملكي، أو مبلغاً من المال، نظير عدم تقديمهم للدواب للعمل في خدمة التاج، وذلك طبقاً لما ذكره كل من (ليوبلين) (١٣٧) و "روستوفيتزف" (١٣٨) وكذلك "والاس" (١٣٩) بأن الذين لا يملكون دواباً كانوا يقدمون تعويضاً عن ذلك إما نقداً أو عيناً.

كما أن هناك بردية تعود إلى بداية القرن الثالث الميلادي (٢٠٧م) (١٤٠) تتحدث عن ترشيح الخدمة الإلزامية في "او كسيرينخوس" ولقد جاء فيها:

".....لقد رشحت عن طريق الخطأ من قبل هيراكلامون (Hρακλαμμωνος) كاتب الحي (αμφοδαγραμματαυς) الحالي للقبيلة الأولى لوظيفة سائق حمار عام في المدينة المذكورة آنفاً، الخدمة الأكثر إرهافاً تحت أسم آخر، هو سييخيس بن هرميوسيس (Σβιχις Αμυσιος) وتاسيوتس (Τασευτος) وسجل لي من قبله ملكية تقدر بـ (١٢٠٠) دراهمة، والتي لا امتلكها. من أجل ذلك، سيدي، لقد أكرهت علي تولي وظيفة سائق الحمار هذه، علي الرغم من إنني لا أملك الموارد بالمرة، وأنني لا اتبع بأي حال من الأحوال كاتب الحي الحالي، علي العكس، فإن حيناً. في الوقت الحالي، يخضع للخدمة طبقاً للقرعة المسحوبة (γενομενω) للأحياء عن طريق سعادة الإيستراتيجوس هينيوس موديستوس (Μοδεστους Γαμεινιον) ولقد رشحت بشكل غير قانوني ومتهور من قبل هيراكلامون، أتوسل إليك، لو أنه يبدو جيداً لحظك أن تنصفني منه، لما يتعلق ذلك بقدرتك علي العقاب لكل من يجرؤ علي أعمال غير قانونية وجائرة، وبذلك ربما أحصل علي حقوقي، وبالتالي أكون قادراً في العام الذي ترفع فيه من علي، أن أؤدي الخدمة التي يعهد إلي، ودائماً....."

هذه البردية هي عبارة عن شكوى أو التماس مقدم من شخص كان قد رشح من قبل للخدمة الإلزامية كحارس. ولقد أدى هذه الخدمة، ولكنه رشح مرة أخرى للقيام بواجب الخدمة الإلزامية ولكن هذه المرة كسائق حمار عام. والالتماس مقدم إلى والي مصر في تلك الفترة وهو سوباتيانوس أكىلا (Ακυλα Σουβατιανου) ويتضح لنا من خلال هذه الوثيقة الآتي :-

١- أن الدولة كانت تفرض علي الأهالي العمل علي الدواب المملوكة لها كواجب خدمة إلزامية لا بد من القيام به.

٢- أن كاتب الحي (αμφοδογραμματοευς) كان يقوم بإعداد قوائم بالأشخاص الذين يصلحون لتأدية هذه الخدمة.

٣- يبدو أن الترشيح للخدمة كان يتم طبقاً لما يملكه الشخص الذي سوف يتم ترشيحه، فطبقاً لمقدار أو نوع ما يملك يحدد نوع الخدمة التي يرشح لها، وذلك لأن صاحب الالتماس يشتكي من أن ترشيحه لهذه الخدمة تم طبقاً لامتلاكه ما يقدر بـ ١٢٠٠ دراخمة، في حين أنه لا يملك ما يوازي هذا المقدار.

٤- أن كل كاتب حي كان يعد قائمة بالمرشحين للخدمة الإلزامية داخل حيه هو فقط، ولا يجوز له أن يرشح أشخاصاً من خارج هذا الحي.

٥- أن هناك قرعة كان يتم إجراؤها لتحديد الحي الذي يقع عليه عبء الخدمة الإلزامية، وأن الإيستراتيجوس كان هو من يقوم بإجراء هذه القرعة.

٦- أن هناك قوانين وضوابط تنظم عملية الترشيح للخدمة الإلزامية.

٧- يبدو أن هذه الخدمة كان يتم أداؤها دون مقابل، ويبدو ذلك جلياً من خلال وصف صاحب الشكوى، بأنها الخدمة الأكثر إرهاقاً.

(πανυ βαρυτατην χρεϊαν)

بالإضافة إلى هذه البردية، التي تؤكد بما لا يدع مجال للشك أن الدولة كانت تلجأ إلى الخدمة الإلزامية لتوفير احتياجاتها من سائقي الحمير للعمل علي الحمير المملوكة لها، يؤكد "والاس" المعني ذاته بقوله "أن الدولة في العصرين اليوناني والروماني كانت تلجأ إلى الخدمة الإلزامية لقيادة الحمير (ονηλασια) وخاصة الحمير العامة (δημοσιοι ονοι) التي تستخدم في نقل غلال الحكومة أو أي خدمات أخرى تؤدي إلى الحكومة"^(١٤١).

كما يشير "روستوفيتزف" أن ملاك دواب الحمل لم يكونوا أحراراً في تخصيص كل نشاطهم لتلبية احتياجات السكان بل كان عليه تلبية احتياجات الدولة والإمبراطور أولاً^(١٤٢).

أنواع النقل:

أولاً: نقل غلال الدولة:

في العصر البطلمي كانت الإدارة في الإسكندرية تعلق أهمية كبيرة علي عملية نقل الغلال وتتم بأن تتم عمليات النقل في مواعيدها المحددة وذلك لاعتماد الإسكندرية علي باقي الأقاليم في الحبوب سواء للاستهلاك المحلي للمدينة، أو للوفاء بتعاقدات الملك في الخارج، فقد كان الملك البطلمي من اكبر تجار الغلال في العالم الهيلينستي^(١٤٣).

وإذا كان البطالمة قد اهتموا بعملية نقل الغلال، فإن الرومان كانوا أكثر اهتماماً منهم بعملية نقل الغلال، وذلك لأن الشعب الروماني بأكمله كان يعتمد في غذائه علي الغلال المصرية وخاصة القمح، ولا أدل علي ذلك من أن روما لم تعد تعتمد علي ما تنتجه من قمح بل أنها، اعتمدت وبشكل كبير علي القمح المصري، ولهذا كتب "تاكيتوس" (Tacitus) المؤرخ الروماني "أن روما (إيطاليا) لم يصبها الجذب، ولكننا نفضل استغلال أفريقيا ومصر، لقد أصبحت حياة الشعب الروماني رهناً بالسفن"^(١٤٤).

وكان النقل البري للغلال يمر بالعديد من المراحل بداية من نقله من الحقل عقب الحصاد مباشرة حتى ينقل إلى اقرب الموانئ النهرية تمهيداً لنقله عبر النيل إلى الإسكندرية وتنقسم هذه المراحل إلى:

١- المرحلة الأولى: النقل من الحقل إلى الجرن الملكي.

٢- المرحلة الثانية: نقل المحاصيل إلى المخزن الملكي المحلي في كل قرية.

٣- المرحلة الثالثة: نقل المحاصيل إلى المخزن المركزي في كل إقليم.

٤- المرحلة الرابعة: نقل المحاصيل إلى أماكن الشحن في القوارب ذات الحمولات الصغيرة لتوصيلها إلى أقرب ميناء علي النيل^(٤٥).

(أ) المرحلة الأولى:

وتتعلق هذه المرحلة بنقل الغلال من الحقل إلى الجرن الملكي (Βασιλικήν αλω) وفي هذه المرحلة كان المزارعون هم الذين يقومون بنقل الغلال علي دوابهم الخاصة، أو علي الدواب المملوكة للدولة، مقابل خصم أجرة هذه الدواب من المحصول، ويتضح لنا ذلك من خلال إحدى برديات "تبتونيس" والتي سبق ذكرها^(٤٦) والتي تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني (١٣٨ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من مزارعي الأراضي الملكية^(٤٧) إلى الإستراتيجوس ولقد جاء في هذا الخطاب:-

"إلى فانياس"، أحد أفراد الحاشية (των πρωτων φιλων) والإستراتيجوس والمشفرف علي الدخل، من مزارعي الأراضي الملكية في أوكسيرينخوس، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتنفيذ أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية، ونحن زرعنا، ولم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المال لكي نتجنب أي عجز، ونقلنا منتجات الأراضي إلى الجرن الملكي ووصلناه إلى المخزن الملكي..."

ويبدو من خلال هذه البردية أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملزمين بزراعة وبذر الأراضي ونقل غلالها إلى الجرن الملكي فضلاً عن نقلها إلى المخزن الملكي سواء الموجود في القرية أو الإقليم. ولم يكن مزارعي الأراضي الملكية وحدهم

هم المزمين بذلك ولكن أيضا مزارعي الأراضي الخاصة^(١٤٧) حيث كانوا ملزمين بنقل الغلال أيضاً.

(ب) المرحلة الثانية:

كانت الغلال بعد أن تصل إلى الجرن الملكي تفحص وتقسم بين التاج والفلاح بحيث يحصل الملك علي مستحقاته من هذا المحصول، وكان الباقي بعد ذلك يطلق سراحه، ويحمل إلى بيت الفلاح^(١٤٨) ذلك ما يخص الفلاح من المحصول، أما نصيب الملك فقد كان ينقل تحت الحراسة إلى المخازن الملكية المحلية المتعددة الموجودة في القرى المختلفة^(١٤٩).

ولقد جاء في البردية السابقة (P. Tebt., ٧٨٦) أن مزارعي الأراضي الملكية قد نقلوا محصول الغلال من الحقل إلى الجرن الملكي ثم نقلوه بعد ذلك إلى المخزن الملكي، إذا فإن نقل الغلال في هذه المرحلة أيضا كان يتم عن طريق المزارعين وعلي نفقتهم الخاصة.

وهناك بردية تعود إلى نهاية القرن الثاني ق.م تتحدث عن نقل غلال إلى إحدى صوامع الغلال المحلية، ولقد جاء فيها^(١٥٠):-

"في كيركيوسيريس (κερκεοσιρης) والتي ليس بها موقع حراسة (την μη φρουρουμενης) ولا تقع علي النهر العظيم^(١) (μεγαλουποταμου) ولا علي أي فم آخر صالح للملاحة، وتبعد مسافة مائة وستون ستاداً (σταδια) عن بطلمية يورجيتس (Πτολεμαιδα Ευεργετου) عاصمة الإقليم، ومائة وتسع وخمسون (١٥٩) ستاداً من بحيرة موريث (Μοιριν)^(٢) حيث توجد هناك نقطة حراسة بالقرب منها، إن الحبوب المجموعة نقلت إلى الصومعة الملكية بالقرية....."

بالإضافة إلى صومعة الغلال الموجودة في قرية كيركيوسيريس والتي تبين من إحدى الوثائق البردية أنها تقع في قسم بوليمون بإقليم أرسينوي "الفيوم" ^(١٥١).

"kerkeosirews της πολεμωνος μεριδος του Αρσινويτου".

وهناك بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني قبل الميلاد (١٧١ ق.م) ^(١٥٢) ورد بها أسماء العديد من القرى التي بها صوامع للغلال منها: -

- صومعة غلال نيلوبوليس (θησαυρου Νειλουπολει) ^(١٥٣)
- صومعة غلال بوباسطيس (θησαυρου Βουβαστου) ^(١٥٤)
- صومعة غلال سوكنوبايونيسوس (θησαυρου Σοκνοπαιον Νησου) ^(١٥٥)
- صومعة غلال قريتي افروديت / برينيكي .

(Αφροδιτης Βερενικης πολει θησαυρον) ^(١٥٦)

وجميع هذه القرى تقع في قسم هيراكليديس (Ηροκλειτου) بإقليم أرسينوي ^(١٥٧)

كما أن هناك بردية تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني ^(١٥٨) ورد بها أسماء ثلاث قرى يوجد بها صوامع للغلال، وهي قرى برينيكي وأيون وتبتونس وجميعهم يقع في قسم بوليمون بإقليم أرسينوي ^(١٥٩). بالإضافة إلى بردية تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م ^(١٦٠) جاء منها ذكر اسم صوامع غلال برينيكي وتبتونيس بالإضافة إلى قرية أخرى هي قرية ثونيتيس (Θμωναίτης) ^(١٦١) وجميعهم بقسم بوليمون بإقليم أرسينوي.

(ج) المرحلة الثالثة:

بعد أن يتم تسليم دخل الدولة من الحبوب إلى السيتولوجوي (σιτολογοι) (أمناء المخازن) في صوامع الغلال الحكومية في القرى، وبعد أن يتم تجميع الدخول السنوية في صوامع الغلال المحلية، تنقل إلى صوامع الغلال المركزية في الأقاليم تمهيداً لنقلها إلى الموانئ النهرية^(١٦٢).

ولقد كانت محتويات ودخول مخازن الغلال سواء المحلية أو المركزية - والتي كانت منتشرة في جميع أرجاء البلاد - مراقبة بعناية ومسجلة ومنقولة إلى السلطات العليا في أوقات قصيرة عن طريق موظفي السلطة^(١٦٣) فلقد كان الشكل الأساسي للحكم في مصر وخاصة في العصر الروماني بأن يقدم السيتولوجوي تقريراً يحوي ذلك إلى رؤسائهم المباشرين عن حجم دخولهم كل عقد (أي كل عشر سنوات) أو كل أسبوع، أو كل شهر، أو كل أربعة أشهر، أو كل عام، فكانت تلك الحسابات إما شاملة (ἐπι κεφαλαιου) أو شهرية (μηνιαιος) أو جملة (ἐν κεφαλαιῳ)^(١٦٤).

ويبدو أن الغرض من هذا الإجراء هو إبقاء الحكومة المركزية علي دراية جيدة وبشكل مستمر بدخول الصوامع فضلاً عن أن حالة الميزانية لا بد أن يتم تنظيمها طبقاً لعائدات دخول الصوامع عيناً، كما أن الوالي يجب أن يكون علي علم بأدق التفاصيل بالنسبة لكميات الحبوب^(١٦٥).

ومن أهم الأسباب التي دعت إلى نقل الغلال من الصوامع المحلية إلى الصوامع المركزية هو أن بعض الصوامع المحلية كانت موجودة في قرى تقع بعيداً عن النيل مثل القرى التي تقع في الفيوم^(١٦٦).

(د) المرحلة الرابعة:

عندما يقوم الفلاح بتسليم ضرائب القمح للصومعة العام لم يكن معني ذلك انتهاء التزاماته، فقد كان عليه بعد ذلك أن يساعد في نقل القمح من الصومعة إلى اقرب ميناء فحري لكي تحملها المراكب إلى الإسكندرية^(١٦٧).

وفي العصر البطلمي كان نقل الغلال إلى الإسكندرية بهدف الاستهلاك المحلي للمدينة فضلاً عن الوفاء بتعاقدات الملك البطلمي في الخارج، فقد كان الملك من أكبر تجار الغلال في العصر الهيلينستي^(١٦٨).

أما في العصر الروماني فقد كان نقل الغلال إلى الإسكندرية ما هو إلا مرحلة انتقالية تمهيداً لنقلها إلى روما، فلقد ذكرنا من قبل أن روما كانت تعتمد بشكل أساسي علي القمح المصري لإطعام الشعب الروماني^(١٦٩).

ولدينا العديد من الوثائق التي تتحدث عن نقل الغلال إلى الموانئ النهرية، سواء وثائق العصر البطلمي أو وثائق العصر الروماني، ومنها بردية^(١٧٠) تعود إلى نهاية القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن تعليمات موجهة من وزير المالية إلى الاويكونوموس بشأن نقل الغلال حيث جاء فيها ما يلي: -

"عليك أن تراعي بأن الغلال في المديرية ماعدا تلك التي تستهدف في المديرية من اجل البذور وأيضاً تلك التي لا يمكن نقلها عبر النهر. ويجب أن يتم شحنها وسوف يكون من السهل شحن الغلال علي السفن التي تأتي أولاً وعليك أن تكرر نفسك لهذا الأمر بشكل عاجل وينبغي أن تهتم بأن تري أن كمية الغلال المقررة للإسكندرية، والتي سبق أن كتبت لك بها قائمة، قد تم شحنها إلى الإسكندرية بالتفصيل..."

وهناك أيضاً بردية وقد سبق ذكرها تعود إلى نهاية القرن الثالث (٢٠٨ ق.م) وهي عبارة عن خطاب شديد اللهجة أرسله وزير المالية إلى شخص يدعي

أرتيمون من المرجح انه اويكونوموس في إقليم أرسينوي في تلك الفترة. ولقد جاء في إحدى فقراتها:

".... وانتقل أيضا إلى الموانئ كل الحبوب الموجودة في المخازن واشحنها في السفن....." (١٧١).

وهناك أيضا بردية تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م (١٧٢) تحدثنا عن نقل غلال من أراضي المزارعين ومن صوامع الغلال بقري من قسم "بوليمون" بإقليم أرسينوي إلى الميناء الرئيسي عن طريق الحمير، حيث كان سائقو الحمير ينقلون المحاصيل من أراضي المزارعين ومن المخازن الملكية من القرى في قسم بوليمون ونذكر علي وجه التحديد قرية تبتونيس علي أساس وجود مخزن للحبوب بها وإزاء مرور إحدى الترع الرئيسية بهذه القرية من المحتمل انه كان بها أحد المخازن الملكية الرئيسية لتحميل الزوارق بالغلال لتسير في هذه الترع (قناة صحراء بوليمون) حتى الميناء الرئيسي علي النيل حيث كان يتم شحن السفن الكبيرة إلى الإسكندرية (١٧٣).

وهناك بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م (١٧٤) تحدثنا عن نقل كميات من الغلال من صوامع غلال قري يقع أغلبها، إن لم يكن جميعها في قسم هيراكليديس بإقليم أرسينوي إلى ميناء بطوليمايوس هورموس (Πτολεμαϊδος ορμου) تمهيداً لنقلها إلى الإسكندرية.

لقد أوردنا فيما سبق الوثائق الخاصة بالعصر البطلمي، فماذا عن وثائق العصر الروماني؟

من أهم الوثائق التي ترجع إلى العصر الروماني والتي تتعلق بمسألة نقل الغلال وخاصة خلال الدولة، هي وثائق كولومبيا (١٧٥) (Columbia) وهي وثائق علي جانب كبير من الأهمية، وذلك لأنها تعطينا صورة واضحة، إلى حد ما، عن عمليات النقل المختلفة، وخاصة نقل غلال الدولة من قري مختلفة إلى الموانئ النهرية، تمهيداً

لنقلها إلى الإسكندرية، فضلاً عن أنها تعطينا قوائم بأسماء عدد من سائقي الدواب، سواء سائقو الحمير العامة (δημοσιοι ονοι) أو (δημοσιοι κτηνοτροφοι) أو الحمير الخاصة (ιδιωτικοι ονοι) أو الجمال العامة (δημοσιοι καμηλοτροφοι) أو الجمال الخاصة (ιδιωτικοι καμηλοτροφοι) أو غيرها من دواب النقل.

وترجع وثائق كولومبيا هذه إلى السنوات الأخيرة من حكم الإمبراطور هادريان (Hadrianus) (١١٧ - ١٣٨ م) والجزء الأول من حكم انطونينوس بيوس (Antoninus Pius) (١٣٨ - ١٦١ م)، ذلك لأنه حينما أعدت القوائم الخاصة بعمليات النقل والتي شملتها هذه الوثائق فإن القسمين بوليمون (Πολεμων) وثيميستيس (Θεμιστου) كانتا تحت إدارة بوحدة (طبقاً لما جاء لدي - Victor Martin, Archiv, VI 144) حيث وضع نظام الإدارة الموحدة هذا في حيز التنفيذ بين ٦/ ١٣٧ م و ٣٩/ ١٤٠ م^(١٧٦) وإحدى وثائق كولومبيا، عبارة عن قائمة تعطي بشكل مفصل، سائقي الحمير بالاسم، وعدد الحمير مزودة باسم سائقيها، الاسم الذي كان يدعي به حين تم نقل غلال الدولة حوالي اليوم العاشر والحادي عشر من الشهر الذي لم يذكر اسمه^(١٧٧).

وهذه قائمة بالقرى الواردة بالبردية والقسم التابعة له، والخاصة باليوم العاشر، والذي شمله كل من العمودين الأول الثاني (cols., 1,2):

أولاً: العمود الأول (col., 1)

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابعة له	اسم القسم باليونانية
٢
٩	ثيادلفيا	Θεαδελφεια	ثيميستيس	Θεμιστου
١٢	أندروماخيس	Ανδρομαχιδος	-	-
١٥	ثيوكسينيس	Θεοξενιδος	-	-
٢٥	إيون من أرجوس	Ιβωνος Αργαιου	بوليمون	Πολεμωνος

ثانياً: العمود الثاني (col., 2)

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابع له	اسم القسم باليونانية
١	حيراك..... ^(١)	Ηρακ.....	بوليمون	Πολεμωνος
٨	فيتيميوس	Φεντυμεως	ثيمستيس	Θημιστου
١٣	ديكاير	Δικαιου	بوليمون	Πολεμωνος
١٨	أبوللونياس	Απολλωνιαδος	ثيمستيس	Θημιστου
٢٢	هيرا	Ιερας	من اختلف ألقاباً بوليمون؟	Πολεμωνος?
٢٥	تالي	Ταλει	بوليمون	Πολεμωνος
٢٨	أرسينوي	Αρσινοης	ثيمستيس	Θημιστου

قائمة بالقرى الواردة بالبردية والقسم التابعة له والخاصة باليوم الحادي عشر، والذي شمله كل من العمودين الثالث والرابع (cols., 3,4).

أولاً: العمود الثالث (col., 3).

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابعة له	اسم القسم باليونانية
٢	أرخيليس	Αρχελαιδος	ثيمستيس	Θημιστου
٦	بوليديوكيا	Πολυδευκιας	-	-
٩	هيراكليا	Ηρακλειας	-	-
١٥	ستريمباي	Σεντρεμπαει	-	-
١٩	نارموتيس	Ναρμουθεως	بوليمون	Πολεμωνος
٢٣	بوسيريس	Βουσιρεως	-	-

ثانياً العمود الرابع (col., 4)

رقم السطر	اسم القرية بالعربية	اسم القرية باليونانية	القسم التابعة له	اسم القسم باليونانية
١	أوتوديك	Αυτοδικης	ثيمستيس	Θημιστου

قائمة بأسماء سائقي الحمير العامة والخاصة وعدد الحمير الواردة بالبردية

أولاً العمود رقم (١) (col,1) - القرية المفقودة

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير	عامة	خاصة
				δημοσιοι	ιδιωτικοι

		ονοι			
×	✓	٤	Σαραπιων Αμμ...	سراييون أم (١)	٣
✓	×	٢	Ηρακλης Φιλοξα	هيراكليس فيلوكس	٥
✓	×	٢Ηρωνοςهورونوس	٦
✓	×	١	Διδας	ديداس (—) (١)	٧

ونلاحظ من خلال هذا الجدول أن عدد الحمير التي استخدمت في نقل الغلال من القرية التي فقد اسمها هو تسعة من الحمير أربعة من الحمير عامة وخمسة من الحمير الخاصة، وإن مجموع ما تم نقله عن طريق تلك الحمير سواء العامة منها أو الخاصة هو سبع وعشرون أردباً من القمح (πυρου) (١٧٨).

(٢) قرية ثيادلφια (Θεαδελφειας)

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير ονοι	عامة δημοσιοι	خاصة ιδιωτικοι
١٠	هيرماس بن هيرماس	Ερμας	٣	✓	×

نلاحظ أن هذا السائق استخدم في عملية نقل الغلال ثلاثة حمير مملوكة للدولة، أي أنه من المحتمل أن قرية ثيادلφια كانت قد أمدت الدولة بالسائقين فقط للعمل في خدمة التاج والخاص بعملية النقل، ولقد نقل هيرماس علي هذه الحمير الثلاثة المملوكة للدولة تسعة أرادب من القمح وذلك طبقاً لما جاء في البردية:—

γινονται κωμης δημοσιοι ονοι γ πυρου αρταβαι θ " (١٧٩)

وإذا ما طابقنا عدد الحمير الذي بلغ ثلاثة حمير مع عدد الأرادب، نجد أن حمولة كل حمار منهم بلغت ثلاثة أرادب، وهذا ما يتطابق مع ما جاء في بردية "تبتونيس" سابقة الذكر (١٨٠) والتي يتضح لنا من خلالها أن حمولة الحمار بلغت ثلاثة أرادب وذلك لأنه

جاء بما أن عدد (٤٢) حماراً قد نقلوا ما يقرب من (١٢٦) أردباً من الغلال، كما
توضح الفقرة التالية ذلك:

"των εκ βερενικιδος ονοι μβ αρταβαι ρκς "

(٣) قرية ثيوكسينيس (Θεοξενιδος)

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الحمير ονοι	عامّة δημοσ ιοι	خاصة ιδιωτικοι
١٦	هيراكليس هورونوس	Ηρακλής Ηρωνος	١	✓	×
١٧	مارون ميلانا	Μαρων Μελ ανα	١	✓	×
١٨	هوروداس حورس	Ηρωνδας Ωρου	١	✓	×
٢٠	ديوسقوروس هورونوس	Διοσκορος Ηρωνος	٤	×	✓
٢١	بروتاس لوغيناس	Πρωτας Λογγινου	٢	×	✓
٢٢	هورون (-)	Ηρων (-)	٢	×	✓
٢٣	سامباس ايكوسيس	Σαμβας Εκυσεως	٣	×	✓

يتبين لنا من خلال هذا الجدول أن قرية ثيوكسينيس التابعة لقسم ثيمستيس
ياقليم أرسينوي أنها كانت قد أمدت الدولة بكل من الحمير العامة والحمير الخاصة
والتي بلغ عددها مجتمعين أربعة عشر حماراً.

ولقد نقلت تلك الحمير الأربعة عشر اثنين وأربعين أردباً من القمح، بواقع
ثلاثة أرداب لكل حمار وذلك ما نتبينه من إحدى فقرات البردية^(١٨١).

(٤) قرية إبيون (Ιβίωνος)

رقم السطر	اسم السائق بالعربية	باليونانية	عدد الخمير ονοι	عامة δημοσι οι	خاصة ιδιωτι κοι
٢٦	بايونوس أبو عيوس	Παπιωτος Απυγχεως	١١	✓	×

تبين لنا من خلال هذا الجدول أن قرية إبيون أرجاوي التابعة لقسم بوليمون
بإقليم أرسينوي قد أمدت الدولة بالخمير العامة فقط لم تمدّها بالخمير الخاصة:-

ثانياً: العمود رقم (٢) (col., ٢)

(١) قرية فينتيميس (Φεντυμεως)

رقم السطر	اسم سائق الخمار	اسم السائق باليونانية	عدد الخمير ονοι	عامة δημοσι οι	خاصة ιδιωτικοι
٩	هرون بن هرونوس	Ηρων Ηρωνος	٣	×	✓
١٠	بروتيون ..هـ	Πρωτιων Η....τ	٢	×	✓
١١	إيزيدوروس بن خيريمنوس	Ισιδωρος Χαιρηωνος	٢	×	✓

يتضح لنا من خلال هذا الجدول أن قرية فينتيميس التابعة لقسم ثيمستس
بإقليم أرسينوي أمّا قد أمدت الدولة بالخمير الخاصة فقط، والتي بلغ عدد سبعة خمير،
وتلك الخمير السبعة قد نقلت واحدا وعشرين أردباً من القمح، بواقع ثلاثة أرادب
أيضاً لكل حمار (γινονται κωμης ονοι ξ πυρου αρτκα)^(١٨٢)

لقد قدم لنا كل من "ويسترممان" (Westermann) و"كيز" (Keyes) تحليلاً للبردية السابقة (P. Columbia I Recto5) سوف نجمله في النقاط التالية^(١٨٣):

(أ) أن البردية تقدم لنا:

(١) أسماء سائقي الحمير.

(٢) عدد الحمير المستخدمة.

(٣) الحمولة الثابتة لشحنة ثلاثة أراذب لكل حمار.

(٤) إعطاء ملخص في نهاية كل يوم للمجموع الكلي للحمير والمجموع الكلي لكمية الغلال المسلمة في ذلك اليوم.

(ب) أن هناك قرى أمدت الدولة بكل من الحمير العامة والحمير الخاصة مثل قرية ثيوكسينيس أو أخرى أمدت الدولة بالحمير العامة فقط مثل قرية إيون، أو حمير خاصة فقط كما في قرية فيتيميس.

(ج) أن الحمير العامة المستخدمة في كل من اليومين العاشر والحادي عشر بلغ سبعة وثمانين حماراً، أما عدد الحمير الخاصة في نفس اليومين بلغ واحد وستون حماراً، وبلغ عدد سائقي الحمير العامة ٢٨ سائقاً. وفي المقابل فإن عدد سائقي الحمير الخاصة بلغ ٢٣ سائقاً.

(د) أن امتياز النقل كان يوزع بشكل عادل ومتساوي بين أعضاء نقابة حيوانات النقل العامة وحيوانات النقل الخاصة.

(هـ) أن قرية أوتوديك التابعة لقسم ثيمستيس قد أمدت الدولة بـ (٢٩) حماراً، وهو عدد ضخم جداً بالمقارنة بعدد الحمير الذي أمدت به القرى الأخرى، صحيح أن هناك صومعة غلال عامة في قرية أوتوديك، ولكن ذلك في الواقع لا

يخدم ولا يفسر عدد الحمير الضخم الذي أتى من تلك القرية وذلك لأن كل من قريتي هيراكليا وثيادلفيا أيضا بهما صوامع غلال، ومع ذلك فإنهما أمدوا الدولة فقط بخمسة وثلاثة حمير علي التوالي.

ومن برديات كولومبيا(4 recto) أيضا هناك بعض البرديات التي تعود إلى منتصف القرن الثاني (١٥٥م) وهي عبارة عن إيصالات تقدم لنا بعض المعلومات عن سلسلة الأنشطة المرتبطة بنقل غلال الدولة خلال موسم الحصاد، والذي وجد في مصر خلال شهري برمودة وبشنس والتي تتطابق تقريبا مع اشهر إبريل ومايو، حيث كان يقوم جامعو دخول الحبوب وهم "الباراكتوروس ستيكون" (παράκτορος σιτικόν) بجمع الحبوب ثم يسلمونها إلى البستولوجوي في صوامع غلال الدول في القرى، وذلك بعد أن يتم نقلها من الحقل إلى الجرن الملكي، ثم تنقل من صوامع الغلال اخلية بالقرى إلى صوامع الغلال المركزية بالإقليم^(١٨٤).

وسوف نكتفي من هذه الإيصالات بالإيصالات الخاصة بنقل الغلال من صومعة الغلال المركزية إلى الميناء عن طريق الجمال، وذلك علي أساس أننا قد سبق وتحدثنا في البردية السابقة الذكر عن نقل الغلال عن طريق الحمير.

وهذا الإيصال يتحدثنا عن نقل سائق جمل خاص (ιδιωτικός) (καμηλός) قام بنقل كمية من الغلال من صومعة غلال قسم بوليمون بإقليم أرسينوي إلى الميناء^(١٨٥) وجاء فيه:

"إلى ديوس (Δειωί) وسايينوس (Σαβεινω) وشسر كائهما (μετοχοίς) مصرفي الدولة، أنا سراييون (Σαραπιων) بن مارون (Μαρωνος) سائق جمل من قرية ديونيسياس (Διονυσιας) قد تسلمت منك المال الذي فوضت بدفعه لي من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، والذي يمثل أيضاً سلطات الإستراتيجوس في قسمي ثيمستيس وبوليمون، حيث

تقدمت بطلب للحصول علي تفويض من اجل دفع تكلفة النقل للقمح الذي نقلته من صوامع غلال مقاطعة بوليمون إلى أحواض السفن....."

ويتبين لنا من خلال هذا الإيصال أن سيرايون سائق الجمل الخاص قد تقدم بطلب للحصول علي مستحقاته عن نقل كمية من القمح من صومعة الغلال في قسم بوليمون إلى الميناء بنفسه بدون وسيط بينة وبين الحكومة أو وكيل ينوب عنه، كما جاء في العديد من إيصالات كولومبيا الأخرى، حيث نجد أن هناك من ينوب عن السائقين في استلام مستحقاتهم لدى الحكومة نظير ما نقلوه من غلال لصالح الدولة^(١٨٦) كما انه لم يظهر لنا من خلال سطور هذا الإيصال إذا ما كان سائق الجمل هذا يعمل لحسابه هو الخاص في نقل غلال الدولة، أم انه تابع لإحدى نقابات سائقي الدواب، وإن كان يحتمل أن هذا السائق يعمل لصالحه الخاص وليس تابعاً لنقابة سائقي الدواب، وإلا كنا وجدنا من ينوب عنه من خلال النقابة مثل سكرتير النقابة مثلاً، في التعامل مع الحكومة.

ويحدثنا إيصال آخر من إيصالات كولومبيا^(١٨٧) عن قيام سائقو جمال عامة مملوكة للدولة من قرية تسمى ديونيسياس (Διονυσιαδος) بنقل كمية من الغلال من صومعة غلال قسم بوليمون إلى الميناء، وجاء فيه:-

"إلى ساينوس وديوس وشركائهما، مصر في الدولة، نحن الذين سجلت أسمائهم بأسفل، سائقو الجمال العامة (δημοσιοι καμηλοτροφοι) ممثلين من خلال هوريون (Ωριωνος)، ممثلنا المعين، قد تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا من قبل بطلميوس السكرتير الملكي لقسم بوليمون، مثل سلطات الإستراتيجية في قسمي بوليمون وثيمستيس بتكلفة نقل القمح، العمل الذي تم إنجازه تحت إدارة بطلميوس، لخصول قسم بوليمون للعام السابع عشر....."

ونلاحظ في إيصالات كولومبيا السابقة أن الإيصال قد اشتمل علي^(١٨٨):

- ١- مرسل إلى (مصرفي الدولة).
- ٢- مستلمو الدفعة، بالاسم أو "هؤلاء الذين تم ذكر أسمائهم بأسفل".
- ٣- من قرية
- ٤- ممثلون من قبل (إذا وجد).
- ٥- دفعة بناءً علي طلب السكرتير الملكي.
- ٦- نوع الخدمة (نقل حبوب).
- ٧- اتجاه النقل (من صوامع غلال الدولة إلى الموانئ).
- ٨- قيمة المبلغ المستحق لخدمة النقل.
- ٩- الكمية الكلية المدفوعة من قبل المصرف.
- ١٠- قائمة بالمستلمين.
- ١١- تاريخ الإيصال.

وهناك بردية تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي^(١٨٩) وهي عبارة عن طلب من مدير مالي (κρατιστου επιτροπου) نيابوليس (Νεας Πολεως) لترشيح بعض الأشخاص للقيام بواجب الخدمة الإلزامية الخاصة بنقل الغلال من صومعة الغلال العامة إلى الميناء وذلك تمهيداً لنقلها إلى الإسكندرية، ولقد جاء فيها: -

".....من عظمة مدير مالي نيابوليس، بمساعدة كل هؤلاء المسئولين عن النقل، وأي شخص آخر يقع علي عاتقه هذا الواجب، من صوامع الغلال العامة للقرى التابعة لنفس التوبارخية (Τοπαρχιος) إلى الميناء علي النيل....."

تبين لنا من خلال هذه البردية أن النقل في هذه المرحلة كان خدمة إلزامية.

ويبقى لنا أن نذكر أن أعضاء نقابة القائمين علي النقل البري لغلال الدولة سواء كانوا من سائقي الحمير العامة أو الجمال العامة ، وكذلك حيواناتهم، الحمير

العامة أو الجمال قد تعهد كل منهم بالاحتفاظ بثلاثة حمير (Τριονιας ονηλασια)، يكونوا مستعدين دائماً لخدمة نقل غلال الدولة^(١٩٠).

في حالة أن حيوانات النقل المستخدمة في نقل غلال الدولة، قد أتم إحضارها من أقاليم خارجية، أي من أقاليم غير الأقاليم التي يتم بها عملية النقل، فإن تلك الحيوانات تعمل عدة أيام أكثر من تلك الحيوانات التي تأتي من نفس الإقليم الذي تتم فيه عملية النقل وذلك، كمعويض لتلك الحيوانات القادمة من أقاليم خارجية عن النفقة والوقت المستهلكان في عمل المرحلة الطويلة من مكان إقامتهم الدائم^(١٩١).

ونجد ذلك في وثيقة بردية تعود إلى العام (٢١٠ م)^(١٩٢) حيث نجد أن الحمير المستخدمة في نقل الغلال من قريتين من قري إقليم أرسنيوي، وهما قرية لاجيس (Λαγεις) وقرية تريكوميا (Τρικωμιας) قد تم إحضارهم من إقليم كينوبوليتس (Κυνοπολιτου)، ولقد تكرر استخدام نفس المجموعات من سائقي هذه الحمير، علي أيام متعاقبة.

في حين انه في بردية كولومبيا^(١٩٣) والتي استخدم فيها دواب نقل من نفس الإقليم الذي يوجد به أعمال نقل، ليس هناك حالة واحدة استخدم فيها سائقي دواب أية قرية مرة أخرى في اليوم التالي.

ثانياً: النقل البري للبريد الحكومي:

لقد اهتم البطالة بتنظيم البريد، ولقد كان نقل البريد مقصوراً بوجه عام علي نقل الرسائل الرسمية بين رجال السلطين المركزية والمحلية، ولما كان الملك من أكبر أصحاب الأراضي، والصانع الأول والتاجر الأول وصاحب المصارف المالية، وكانت الحكومة تشرف علي مختلف وجوه النشاط الاقتصادي، فلا بد من انه إلى جانب الرسائل الخاصة بشئون الإدارة كان البريد يحمل قدراً كبيراً من الرسائل التي

تتناول شتى شئون المال والاقتصاد^(١٩٤) وقد أخذ البريد البطلمي عن الفرس ونقل إلى الرومان اسم "أنجاريا" (Αγγαρεία) إذ أنه توخى السرعة كان يستخدم رسل (αγγαροι) يركبون خيلاً لنقل الرسائل بين مكاتب البريد، التي يعتقد أنها كانت تنظم في سلسلتين متماثلتين تمتدان متوازيين علي جانبي النيل لنقل الرسائل بين الإسكندرية وأسوان^(١٩٥) ومن المرجح انه كانت توجد مكاتب للبريد في مختلف عواصم المديريات للربط بين هذه العواصم بعضها ببعض وكذلك بينها وبين الإسكندرية، وكان الخط بين الإسكندرية وأسوان يعتبر الشريان الرئيسي في خدمة البريد، فكان ينبض بحركة دائبة، وتخرج منه عند نقط معينة فروع لخدمة بريد المناطق البعيدة عنه، كلما اقتضت الحاجة^(١٩٦).

وبردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م ويؤرخ "ظهر هذه البردية" (Verso) — العالم ٢٥٥ ق.م^(١٩٧).

ولقد سجل ظهر هذه البردية مواعيد الوصول إلى، والمغادرة من بعض المخطات، للخطابات والوثائق الأخرى والتي أرسلت إلى أو من الملك أو موظف ذو مكانة عالية، وتعطينا هذه البردية لمحة علي درجة كبيرة من الأهمية عن الإدارة إلى طبيعية خدمات الدولة البريدية، ولقد جاء في هذه البردية^(١٩٨).

".....وصلت إلى الإسكندرية ستة رسائل (رسمية) (κυλιστος) منهم رسالة (رسمية) كانت للملك بطلميوس، ورسالة لأبولونيوس الديويكيتيس (διοικητης)، وخطابين (επιστολαι) تم استلامهم بالإضافة إلى رسالة من أجل أنطيوخوس الكريتي (Αντιοχωι Κρητι)، ورسالة من أجل مينودوروس (Μηνωδωρι) رسالة داخل رسالة أخرى من أجل خيل—... (Χελ...ω)، وإسكندر (Αλεξανδρος) سلمهم إلى نيكوديموس (Νικοδημωι)، اليوم السابع عشر، ساعة الصباح، فوينيكس الأصغر (Φοινιξ) بن هيراكليتيوس

(Ηρακλείτου) مقدوني من أرباب المائة أرورة، أعطى أميون رسالة والأجر (αξινον)، وأميون سلم الرسالة إلى ثيوخريستوس (Θευχρηστος)، اليوم الثامن عشر، الساعة الأولى من، ثيوخريستوس أعطى دانياس (Δινιας) ثلاثة رسائل من مصر العليا، ومنها رسالتين كانتا للملك بطلميوس، وواحدة لأبولونيوس الديويكتيس، وأعطاهم دانياس إلى هيبوليسوس (Ιππολυστος) اليوم الثامن عشر، الساعة السادسة، فوينيكس الأكبر بن هيراكليطوس مقدوني من أرباب المائة أرورة في مديرية هيراكيوبوليس أحد رجال الفرقة الأولى بقيادة سلم رسالة إلى فانياس (Φανιας)، وسلمها أميون إلى تيموكراتيس (Τιμοκρατης) اليوم التاسع عشر، الساعة الحادية عشر، سلم نيكوديموس من مصر السفلي إلى اسكندر (٠) رسالة، من الملك بطلميوس لأنطيوخوس في إقليم هيراكليوبوليس، رسالة لديمتريوس (Δημητριωι) الموظف المستول عن الإمدادات إلى إلفاتين في طيبة، رسالة إلى هيبوتيليس (Ιπποτελης) وكيل أعمال أنطيوخوس تخص أندرونيكوس (Ανδρονικου) في أبوللينوبوليس العظمي، رسالة من الملك بطلميوس إلى ثيوجينيس (Θευγενης) حامل المال (χρηματαγωγι) رسالة إلى هيراكليودوروس (Ηρακλεοδωρωι) في طيبة، رسالة إلى زويلوس (Ζωιλωι) صاحب مصرف إقليم هيرموبوليس (Ερμπολιτου)، رسالة إلى ديونيسيوس (Διονυσιως) أويكونوموس بإقليم أرسينوي، رسالة اليوم العشرون الساعة سلم ليوكوكليس (Λυκοκλης) إلى أمينون ثلاث رسائل منها رسالة كانت للملك من البطلمي، من إلفاتين بلد أسفل طيبة، رسالة لأبولونيوس الديويكتيس، رسالة هيرميبوس (Ερμιπως) أحد أعضاء طائفة الحرفيين وسلمهم أمينون إلى هيبوليسوس (Ιππολυστωι)، اليوم الحادي والعشرون الساعة السادسة، سلم خطابين من جنوب البلاد إلى فانياس وحورس (Ωρος) سلمهم إلى ديونيسيوس (Διονυσιως)، اليوم الثاني

والعشرون، الساعة الأولى،....سلم إلى دينياس ستة عشر رسالة منها (٥) رسائل للملك البطلمي، من اليقانتين بلد اسفل (طيبة) أربعة رسائل لأبوللونيوس الديويكتيس ، أربعة رسائل إلى الطيوخوس الكريتي ودينياس سلمهم إلى نيكوديموس. في اليوم الثاني والعشرين، الساعة الثانية عشر، سلم ليون (ΛΕΩΝ) إلى أميتون من جنوب البلاد (٥) رسائل للملك البطلمي، وسلم أميتون إلى هيوليسوس. اليوم الثالث والعشرون، ساعة الصباح، سلم تيموكراتيس إلى اسكندر (٥) رسائل منها (٥) رسائل للملك البطلمي، ورسائل إلى الديويكتيس أبوللونيوس، رسالة إلى حامل المال (٥) رسائل إلى.....وسلمهم إسكندر إلى....."

ويتبين لنا من هذه البردية الآتي:-

١- انه كان لكل مكتب بريد رئيس للإشراف علي العمل^(١٩٩) ويفترض برايسيج (Preisigke) أن فانياس هو مدير المحطة الفني وهو أيضا الذي يحتفظ بالسجل اليومي للرسائل^(٢٠٠) كما أن هناك موظفون لتسليم وتسلم الرسائل، ورسل لنقل الرسائل علي ظهور الخيل إلى مكتب البريد التالي^(٢٠١).

٢- انه كان لكل رسول من الرسل منطقة معينة يقطعها ذهاباً وإياباً بين مكتبه والمكتب التالي^(٢٠٢) إذ نري من خلال الوثيقة البردية أن هناك رسل كانت تنقل الرسائل إلى هيراكليوبوليس^(٢٠٣) وآخرون لابلونيوبوليس^(٢٠٤) وغيرهم لطيبة^(٢٠٥) وكذلك هيرموبوليس^(٢٠٦) وأيضاً إقليم أرسينوي^(٢٠٧).

٣- كان هناك رسل في الخبية^(٢٠٨) بعضهم يختص بالرسائل المتجهة شمالاً صوب الإسكندرية أو القادمة منها، والبعض الآخر يختص بنقل الرسائل الذاهبة جنوباً أو القادمة منه^(٢٠٨). ويفترض "برايسيج" انه كانت لكل محطة رسول مسئول عن استلام وتسلم الرسائل، وأن كل محطة كانت بها اكثر من رسول، وان تسلم الرسائل كان يتم ليلاً أيضاً^(٢٠٩).

ومن خلال البردية نلاحظ أن الرسول نيكوديموس قد تسلم في اليوم السادس عشر^(٢١١) رسائل مرسلة إلى الملك البطلمي ووزير مالهته وكذلك خطابين ورسالة إلى انطيوخوس الكريتي والذي ربما كان موظفاً كبيراً في الإدارة البطلمية في الإسكندرية ، وهذه الرسائل والتي بلغ عددها ست رسائل متجهة إلى الإسكندرية.

كما نلاحظ أيضاً أنه في اليوم التاسع عشر الساعة الحادية عشر^(٢١١) قد تسلم نيكوديموس نفسه رسائل قادمة من الإسكندرية، مرسلة إلى عدد من المدن منها هيراكليوبوليس واليفانتين وأبو لليتوبوليس وطيبة وهيرموبوليس وكذلك ارسينوي.

وفي اليوم الثاني والعشرين الساعة الأولى تسلم أيضاً نيكوديموس رسائل متجهة إلى الإسكندرية قادمة من طيبة ومرسلة إلى وزير مالهته وكذلك انطيوخوس الكريتي. مما يوضح لنا أن هذا الرسول كان يختص بالرسائل القادمة من الإسكندرية والمتجهة إليها^(٢١٢). كما نلاحظ أنه في اليوم الثامن عشر، في الساعة الأولى تسلم الرسول هيوليسوس رسائل متجهة إلى الشمال في الإسكندرية^(٢١٣).

وفي اليوم العشرين تسلم نفس الرسول رسائل مرسلة إلى الإسكندرية^(٢١٤) وفي اليوم الثاني والعشرين، الساعة الثانية عشر تسلم هيوليسوس^(٢١٥) رسائل قادمة من الجنوب ومرسلة إلى الشمال "إلى الإسكندرية" مما يوضح لنا أن هذا الرسول أيضاً يختص بالرسائل المتجهة إلى الإسكندرية.

وبذلك يتبين لنا أن كل من الرسولين نيكوديموس وهيوليسوس كانا يختصان بالرسائل القادمة من الجنوب والمتجهة إلى الإسكندرية

كما نلاحظ انه في اليوم الثامن عشر، الساعة الأولى قد سلم الرسول ثيوخرستوس إلى دينياس رسائل قادمة من الجنوب ومتجهة إلى الإسكندرية^(٢١٦) مما يوضح لنا أن هذا الرسول كان يختص بالرسائل القادمة من الجنوب، وفي اليوم العشرين سلم الرسول ليكوكليس رسائل قادمة من الجنوب من اليقانتين مرسلة إلى الملك البطلمي ووزير ماليته في الإسكندرية، مما يوضح لنا أيضاً أن هذا الرسول كان يختص بالرسائل القادمة من الجنوب ومتجهة إلى الإسكندرية^(٢١٧).

كما انه في اليوم الثاني والعشرون الساعة الثانية عشر، سلم الرسول ليون إلى أميتون رسائل قادمة من جنوب البلاد ومرسلة إلى الملك البطلمي^(٢١٨).

وتبين لنا أن الرسل ثيوخرستوس وليكوكليس وليون كانوا يختصون بالرسائل القادمة من الجنوب وربما المرسلة إليه.

٤- أن رئيس مكتب البريد كان يسجل يوماً بيوم ، بل ساعة بساعة، الرسائل التي وصلت إليه وأسماء المرسل منهم والمرسل إليهم ومناصبهم وأسماء الرسل الذين أحضروها إلى مكتب البريد وأسماء الذين نقلوها^(٢١٩).

وذلك كما يتبين لنا من خلال البردية حيث تم تسجيل الرسائل المرسلة إلى الإسكندرية في اليوم السادس عشر وكذلك الرسائل المرسلة في اليوم السابع عشر والتي يرجح أنها مرسلة إلى الجنوب وذلك لأن الرسول الذي تسلم هذه الرسائل كان يختص أيضاً بالرسائل المتجهة إلى الجنوب أيضاً، حيث يبدو لي انه هذا الرسول وهو ثيوخرستوس كان يسلم رسائل من الجنوب ثم يستلم رسائل مرسلة إلى الجنوب في رحلة عودة إلى هناك.

وكذلك تسجيل رسائل اليوم الثامن عشر والتاسع عشر والعشرين، والحادي والعشرين والثاني والعشرين^(٢٢٠)، كذلك تم تسجيل الساعة فمثلاً : نجد اليوم السابع عشر ساعة الصباح، اليوم الثامن عشر الساعة الأولى، اليوم الثامن عشر الساعة السادسة، اليوم التاسع عشر الحادية عشر، اليوم الحادي والعشرون الساعة السادسة اليوم الثاني والعشرون الساعة الأولى والساعة الثانية عشر، اليوم الثالث والعشرون ساعة الصباح^(٢٢١).

أما فيما يتعلق بأسماء المرسل إليهم والمرسل منهم، فقد جاء في البردية أسماء العديد منهم وعلي رأسهم، الملك البطلمي، ووزير ماله أبو اللونيوس، ديونيسيوس اويكونوموس إقليم أرسينوي، انطيوخوس الكريتي، ديمتريوس مسئول إمدادات إلفاتين ثيوجينيس حامل المال وكذلك زيلوس صاحب مصرف في إقليم هيرموبوليس.

٥- إن الحية لم تكن فقط أحد مراكز الشريان الرئيسي الذي يصل بين الشمال والجنوب، بل كانت أيضاً مركزاً للوصل بين هذا الشريان والفيوم^(٢٢٢).

٦- يفترض "برايسيج" أن النظام البريدي الذي سجل في السجل اليومي كان خدمة سريعة، ومن خلال قياس هذا النظام بالنظام البريدي الفارسي المأخوذ عنه النظام البريدي البطلمي، فإن الرحلات كانت تتم عن طريق الخيول، وأن هذه الخيول كانت تقدم من قبل أصحاب الإقطاعات العسكرية كخدمة إلزامية من لم يكن يرغب منهم أو لا يستطيع أن يقدم خيولاً كان يقدم عوضاً عن ذلك مبالغ مالية إلى مكتب البريد لشراء الخيول^(٢٢٣). وإن كان "لليولين" لا يري في البردية ما يشير إلى استخدام الخيول وإن "برايسيج" قد استنتج ذلك قياساً بنظام البريد الفارسي^(٢٢٤) كما أن "نصحي" أيضاً يختلف مع "برايسيج" في تقديم أرباب الإقطاعات مثل الآخرين فوينيكس الأصغر والأكبر نوع من

المساعدات إلى مكتب البريد، حيث يري أن هذا إسرافاً في التخريج لا يحتمله النص، ولا يمكن أن يؤدي إليه، ولا سيما أنه لا يستقيم مع هذه التفسير أن فوينيكس الأصغر أدى رسماً عندما سلم رسالته إلى مكتب البريد في حين أن فوينيكس الأكبر لم يؤد رسماً مماثلاً^(٢٢٥).

ويري "لليولين" أن رأي "برايسيج" بشأن تقديم أرباب الإقطاعات للخيول أو تعويضاً مالياً عنها قد استند فيه إلى القياس في تقديم الحمير إلى الدولة للعمل في السخرة أو تقديم عوضاً عنها! وليس إلى دليل ملموس^(٢٢٦).

٧- يري "برايسيج" أن نقل البريد عي ظهور الخيل كان مقصوراً علي الرسائل العاجلة، أما الرسائل العادية فإنها كانت تنقل عن طريق رسل راجلون^(٢٢٧) بينما يري نصحي أن نقل الرسائل علي ظهور الخيل كان يتم بين الأقاليم بعضها البعض، وأن نقل الرسائل سراً علي الأقدام كان مقصوراً علي الرسائل المحلية. بل أنه لا يمكن أن نتصور أن توزيع البريد حتى بين أجزاء المديرية الواحدة كان يتم سراً علي الأقدام وإن كان من الجائز أنه كان يتم استخدام لهذا الغرض وسائل أخرى غير الخيول^(٢٢٨).

٨- من المحتمل أن رسل البريد كانوا يستخدمون الجمال لنقل البريد إلى المكاتب الواقعة في جهات صحراوية، وذلك استناداً إلى أن كلمة "راكبي الجمال" قد وردت في بردية اوكسيريخوس (٧١٠) قيد كلمتين من عبارة حملة الرسائل^(٢٢٩).

٩- لقد كان هناك نوعان من الرسائل:

(١) الرسائل الرسمية المتبادلة بين موظفي الحكومة .

(٢) الرسائل الموجهة إلى موظفي الحكومة من بعض الفئات الممتازة من نزلاء البلاد الذين كانت لهم صفة رسمية مثل كبار أرباب الإقطاعات^(٢٣٠).

١٠- إن بعض الرسائل كان لا يؤدي عنها رسم لقاء نقلها ولا بد من أن بعض هذه الرسائل كانت عبارة عن رسائل الفئة الأولى وهي الرسائل المتبادلة بين موظفي الحكومة^(٢٣١) خاصة وان "لليولين" يذكر أن كبار موظفي الحكومة كانت تقدم إليهم الخدمات البريدية مجاناً^(٢٣٢)، أما الرسائل الأخرى فإنه كان يؤدي عنها رسم معين مثل ما رأينا في حالة فوينيكس الأصفر، ولعل فوينيكس الأكبر لم يؤد مثل أخيه رسماً عن الرسائل التي سلمها إلى مكتب البريد لأن هذه الرسالة لم تكن رسالة شخصية وإنما رسمية، بدليل ذكر فرقته في النص قرين اسمه، وهو ما لم يحدث في حالة أخيه الأصغر^(٢٣٣).

أما عن البريد في العصر الروماني فيري "فيلكن" أن الهيئة البريدية التي أنشأها اليونان قد تشابهت مع الهيئة البريدية التي أنشأها أغسطس^(٢٣٤).

وإن كان هناك مشرفون في النظام البريدي الروماني، لم يتضح لنا من وجودهم في النظام البريدي اليوناني. فقد ذكر في إحدى البرديات عبارة (ἐπιτηρητης των επιστολων) "أي المشرفون علي الرسائل"، وهم الذين كانوا يقومون بإنجاز الوثائق الرسمية في مقابل أتعاب لإرسالها إلى الإسكندرية. في حين أنه في بريدية الحية سالفة الذكر لم نجد أحداً قد تقاضي أتعاباً نظير ذلك، كما أن وجد في العصر الروماني مشرفين خاصين برسائل الوالي. وذلك استناداً إلى عبارة (ἐπιτηρηται ηγεμονικων επιστολων και αλλων) والتي تعني "المشرفون علي خطابات الوالي والأمور الأخرى"^(٢٣٥).

كما أن العمل بالبريد كان خدمة إلزامية علي الأقل فيما يختص بالبريد السريع، وكان اللوجوتيس "مراقب الحسابات" هو من يقوم بترشيح الأشخاص للقيام بالبريد السريع^(٢٣٦).

الموظفون المختصون بالنقل البري:

أولا : علي مستوى الإدارة بالإسكندرية:

١- الوالي (επαρχης)

إن الوالي بصفته ممثل الإمبراطورية الرومانية في مصر، كان عليه أن يعمل لصالحها وخاصة فيما يتعلق بعملية النقل، وبشكل خاص نقل الغلال، التي كانت روما تعتمد عليها بشكل رئيسي. خاصة وأن مصر كانت صومعة الغلال التي تطعم الشعب الروماني.

وهناك بردية، وهي إحدى برديات أوكسينخوس^(٢٣٧) وهي عبارة عن شكوى مقدمة من أحد مواطني مدينة أوكسينخوس (Οξύρυγχων πολεως) تتعلق بترشيح الخدمة الإلزامية الخاصة بنقل الغلال، إلى الوالي سوباتيانوس أكىلا (Σουβατιανω Ακυλα) والي مصر في عهد الإمبراطور سيبتيموس سيفيروس (Σεπτιμίου Σεονηρου) وملخص الشكوى الخاصة بهذا المواطن أنه كان قد أدى دوره في الخدمة الإلزامية المفروضة كحارث، وبالرغم من أنه قد أداها بشكل تام، بالإضافة إلى الواجبات الأخرى المطلوبة منه إلا أنه تم ترشيحه مرة أخرى كسائق حمار عام، وبناء علي هذا تقدم هذا المواطن بهذه الشكوى إلى الوالي لرفع الظلم الذي وقع عليه، وهو ترشيحه للخدمة الإلزامية مرتين متتاليتين.

وتبين لنا من خلال هذه البردية أن الوالي كان علي صلة بعملية النقل وترشيح الخدمة الإلزامية المرتبطة بها.

كما أن السيتولوجي كانوا يقدمون تقارير دورية إلى الاستراتيجوس وهذه التقارير خاصة بصوامع الغلال ودخولها، وكان الاستراتيجوس بدوره يرفعها إلى الوالي ليكون علي علم أول بأول بدخول هذه الصوامع^(٢٣٨).

٢- ألدويوكتيس (Διοικητής)

لقد اضطلع الدويوكتيس بدور هام في عملية النقل البري، وفي العصر البطلمي كان للدويوكتيس دور هام في عملية النقل بوصفه وزيراً للملك البطلمي، فمن خلال بردية^(٢٣٩) تعود إلى نهاية القرن الثالث ق.م وهي عبارة عن خطاب مرسل من الدويوكتيس إلى الاويكونوموس نجد انه كان له دور هام في عملية جمع دواب النقل التي تستخدم في النقل، ولقد جاء فيها:

"إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم، فيما عدا تلك التي تستخدم في الزراعة يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية".

وأيضاً هناك بردية^(٢٤٠) تعود إلى القرن الثالث ق.م عبارة عن تعليمات صادرة من الدويوكتيس إلى الاويكونوموس تتعلق بجمع دواب النقل لاستخدامها في عمليات النقل البري المختلفة وجاء فيها:

"من أجاثنون إلى باترون، تحية لقد كتب لنا أمونيوس (الدويوكتيس) لكي نرسل إليه في المدينة حيوانات جر من أجل عربات النقل".

وبالإضافة إلى الدور الذي اضطلع به الدويوكتيس في عملية جمع دواب النقل، نجد أيضاً، اضطلع بدور هام في عملية النقل ويدل علي ذلك بردية^(٢٤١) عبارة عن خطاب مرسل إلى الاويكونوموس جاء فيه:

".... وانتقل أيضا إلى الموانئ كل الحبوب الموجودة في المخازن واشحنها في

السفن".

ثانيا: علي مستوي الإقليم

١-الإبستراتيجوس (Επιστρατηγος)

لقد تعددت مهام ومسئوليات الإبستراتيجوس بوصفته الحاكم العام، تجاه عملية النقل، ومن تلك المهام أنه كان يقوم بإصدار التعليمات الخاصة بجمع دواب النقل.

ويتضح لنا ذلك من خلال بردية تعود إلى العام (١٩٩م) تشير إلى تعليمات الإبستراتيجوس إلى الحكام الإقليميين في مصر الوسطي بضرورة أن يرسلوا إليه القيمة الضريبية المقدرة من الدواب والأراضي المرتبطة بالميرة العسكرية المخصصة لزيادة الإمبراطور سيفيروس الاسكندر^(٢٤٢).

كما انه كان يقوم بترشيح الأشخاص للقيام بواجب الخدمة الإلزامية المتعلقة بالنقل ويتضح لنا ذلك من خلال بردية ترجع إلى عصر دقلديانوس (Diocletianus) (٢٨٤م-٣٠٥م) هي عبارة عن طلب مرسل الحاكم الإقليمي في القيوم إلى رئيس مجلس البولي (Prytanis) بترشيح شخصين آخرين للقيام بمهمة نقل الإمدادات العسكرية إلى الجنود وذلك عوضاً عن شخصين مكلفين بأداء هذه المهمة ولكنهما، يزعمان الهرب، وكان رد رئيس مجلس البولي أن يتقدم بهذا الطلب إلى الإبستراتيجوس الذي قرر إعفاء هذين الشخصين وترشيح آخرين^(٢٤٣).

٢-الإستراتيجوس (Σταρτηγος)

لقد كان للإستراتيجوس دور هام في عملية النقل البري وذلك في العصرين البطلمي والروماني.

في العصر البطلمي نجد أن الإستراتيجوس قد اضطلع بدور هام في عملية النقل وذلك من خلال بردية ^(٢٤٤) تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني ق.م وهي عبارة عن خطاب مرسل من مزارعي الأراضي الملكية إلى الإستراتيجوس جاء فيها:

"إلى فانياس، أحد أفراد الحاشية، و الإستراتيجوس والمشرف علي الدخل، من مزارعي الأراضي الملكية في أو كسيرينخوس، لأننا بذلنا قصارى جهدنا لتنفيذ أمرك، وزرعنا الأراضي الملكية، ونحن زرعنا، ولم نقترض ولو مبلغاً صغيراً من المال لكي نتجنب أي عجز، ونقلنا منتجات الأراضي إلى الجرن الملكي، ثم نقلناه إلى المخزن الملكي.."

ومن خلال هذه البردية يتضح لنا دور الإستراتيجوس في الإشراف علي النقل من الحقل إلى الجرن ومن الجرن إلى المخزن الملكي.

وفي العصر الروماني، نجد أن الإستراتيجوس أيضاً كان له دور هام في عملية النقل البري، ويدل علي ذلك بردية ^(٢٤٥) تعود إلى نهاية القرن الثاني الميلادي (١٩٧م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من الوالي الروماني إلى الإستراتيجوس، تتعلق بنقل غلال الدول وكذلك جمع دواب النقل من الأهالي لاستخدامها في عمليات النقل المختلفة.

ومن خلال العديد من إيصالات كولومبيا ^(٢٤٦) يتضح لنا أن الإستراتيجوس هو الذي كان يصدر التفويضات الخاصة بإجور سائقي دواب النقل، نظير ما نقلوه من غلال، سواء علي دوابهم أو علي دواب مملوكة للدولة، وفي الغالب كان الباسيليكونجرامتيوس هو من يقوم بإصدار هذه التفويضات بصفته ممثل لسلطات الإستراتيجوس.

٣- الباسيليكيو جراميتيوس (βασιλικος γραμματευσ)

لقد كانت إجراءات النقل من الحقل إلى الميناء تتم تحت إشراف الباسيليكيو جراميتيوس^(٢٤٧).

ولقد اضطلع الباسيليكيو جراميتيوس بدور هام في إصدار التفويضات الخاصة بدفع أجور النقل إلى عمال النقل في مراحل النقل المختلفة، وبخاصة نقل الغلال من صوامع الغلال إلى الموانئ.

وكان هذا التفويض يشمل الكمية التي سوف يتم نقلها، وكذلك أجور نقل تلك الكميات، وربما كان يصدر ذلك التفويض إلى أصحاب السلطات الأدنى في صوامع الغلال، وكذلك في البتوك؛ وذلك لإعداد الأجور المناسبة للأعمال التي تم إنجازها طبقاً للتفويض الصادر من الباسيليكيو جراميتيوس^(٢٤٨).

وفي إيصالات كولومبيا سألقة الذكر^(٢٤٩) نجد أن غالبية التفويضات، إن لم يكن جميعها صادر من الباسيليكيو جراميتيوس وإن كان دائماً ما يأتي مقروناً بكلمة ممثل سلطات الاستراتيجيوس في قسمي بوليمون وثيميستس^(٢٥٠).

وفي إيصال واحد فقط اصدر التفويض الخاص بالنقل من قبل اثنين من الباسيليكيو جراميتيوس^(٢٥١).

٤- الاويكونوموس (عامل المالية) (οικονομος)

لقد اضطلع الاويكونوموس بدور هام في عمليات النقل المختلفة، وهناك العديد من البرديات التي تحدد لنا مهام الاويكونوموس تجاه عملية النقل، منها بردية بتونيس سابقة الذكر^(٢٥٢) والتي تحدد سطورها مهام الاويكونوموس في مجال نقل الغلال، حيث كان علي الاويكونوموس أن يعمل بنقل الغلال من الإقليم، وكانت هذه الغلال هي مستحقات الدولة لدي مزارعي الملك والتي يدفعها كإيجار عيني عن

استغلالهم لأرض الملك وكذلك هناك من الضرائب ما يدفع عينا، كما كان علي الاويكونوموس أن يبقّي من الغلال ما يحتاجه الإقليم من الغلال من اجل أغراض البذور^(٢٥٣).

كما يتضح لنا من خلال إحدى برديات تبتونيس^(٢٥٤) أيضا أن الجانب الأكبر من مسئولية النقل تقع علي عاتق الاويكونوموس، وهي عبارة عن خطاب مرسل من وزير المالي الديويكيثيس عام ٢٠٨ ق.م إلى شخص يدعي أرتيمون، من المرجح انه اويكونوموس في تلك الفترة، ولقد جاء في هذا الخطاب:

"بما أن الشحنة لم ترسل في الوقت المناسب، فقد ازدادت مصاريف النقل (φορετροων) لذا فإنك ستدفع الفرق، وإذا رفضت فإنك تعرض نفسك لعقاب شديد..... إن دواب الحمل الموجودة في الإقليم فيما عدا تلك التي تستخدم في الحرت يجب جمعها واستخدامها في نقل الحبوب الغذائية ونقل أيضا إلى الموانئ كل الحبوب الموجودة في المخازن واشحنها في السفن".

ثالثاً: علي مستوى القرية:

١ - السيتولوجوس (σιτιλογος) (أمين مخازن الغلال)

لقد كانت مكانة السيتولوجوس تتوقف علي مكان الصومعة التي يديرها، أي أن أرفعهم مقاماً كان أمين مخزن الإقليم، ثم مدير مخزن القسم في الفيوم ثم مدير مخزن المركز ثم مدير مخزن القرية وهو أقلهم مقاماً^(٢٥٥).

ولقد تنوعت مهام السيتولوجوس فيما يتعلق بعمليات النقل المختلفة وظهرت مهام السيتولوجوس منذ بداية جمع محصول الغلال في الحقل ونقلها إلى صومعة غلال القرية، حيث كان السيتولوجوس يقوم بأخذ كميات من الحبوب من المزارعين، وهذه الكميات كانت قد أعطيت لهم في السابق علي سبيل القرض من

قبل الدولة، علي أن يردها المزارع إلى صومعة غلال الدولة بعد جمع المحصول، بالإضافة إلى النسبة المقررة للملك.

كما أن السيتولوجوي كانوا يقومون بتخزين كمية من الغلال لمواجهة متطلبات العام التالي^(٢٥٦).

فضلاً عن أن السيتولوجوس كان مسئولاً عن نقل الغلال إلى الموانئ. ففي رسالة كتبها أحد هؤلاء السيتولوجوي إلى شخص ما يطلب منها سرعة توفير الحيوانات المطلوبة لنقل الغلال، وقد جاء فيها:

"من اداماس إلى ديونيسيوس، بعد التحية، لقد أوضح لي بطلميوس انه ليس هناك قهاون فيما يختص بالجمع (جمع الحيوانات) مشفوعاً بقسم لبسينيموس و ديونيسيوس واريستاندروس، الذين تعهدوا بتقديم مائة من دواب النقل....." ^(٢٥٧).

وهناك وثيقة بردية أخرى هي عبارة عن شكوى من عدم استطاعة نقل الحبوب في موعدها بسبب تجطم جسر يجب أن تمر عليه الدواب وهي تحمل الغلال في طريقها إلى الميناء^(٢٥٨).

إن الولاية الرومانية في مصر جعلت هناك تربيّات فيما يتعلق بتوطيد دخلها من الغلال وضمان جودتها وذلك بالإصرار علي استلام الحبوب نظيفة^(٢٥٩) وموزونة بشكل آمن طبقاً للمكاييل العامة للحبوب لحمايتها من الحوادث المؤسفة وسوء التقدير من قبل موظفو السلطة، لذلك فإن هؤلاء الذين يملكون ملكيات كبيرة ولديهم إمكانيات وقدرات تؤهلهم لتلك الوظيفة أجبروا علي الإشراف علي الصوامع العامة كخدمة إلزامية^(٢٦٠). لذلك كانت الإدارة الرومانية تختار هؤلاء السيتولوجوي من بين الأغنياء حتى تضمن أنهم لن يخلسوا شيئاً من الغلال المكدسة في الصوامع، لأن لديهم من الثروة ما يكفيهم وما يجعلهم لا يفكرون في اللجوء إلى

الاختلاس من صوامع الغلال^(٢٦١). ومهنة السيتولوجوس كانت إلى حد ما ذات أهمية وكان ينظر إليها بعين الاعتبار بين طبقة مسئولي الدولة، كان السيتولوجوي يتم ترشيحه من خلال إما الكوموجرامتيوس (كاتب القرية) (κωμογραμματευς).
أو الجرامتيوس الخاص بالمدينة (γραμματευς της πολεως)^(٢٦٢) وفي إحدى البرديات كان الكومارخ (κωμαρχης) "العمدة" هو الذي كان يرشح السيتولوجوس^(٢٦٣). وكانت فترة تولي السيتولوجوس لهذه الوظيفة تتعدى فترة العام الواحد^(٢٦٤).

معاونو السيتولوجوس (μετοχοι):

كان السيتولوجوس يقوم بمهامه بالتعاون مع عدد من معاونين منهم:

١- حاملو الأختام (επισφραγισται)

٢- النخالون (من يقومون بنخل الغلال)

٣- الحراس ومنهم:-

- حراس المحصول (γενηματοφυλακες)
- حراس الصومعة (θησαυροφυλακες)
- حراس الرصيف (الموانئ) (ορμοφυλακες)
- حراس الشونة (Αλωνοφυλακες)

١- حاملو الأختام:

كان حملة الأختام ينوبون عن السيتولوجوي في بعض الأحيان، بالإضافة إلى مهامهم الأصلية، وهي وضع الأختام الرسمية فوق أجولة الغلال المخزنة في صوامع الدولة^(٢٦٥).

وهناك القليل من الأختام الخشبية في المتحف القبطي في القاهرة التي استخدمت من قبل هؤلاء الموظفين لحتم الجوانب السفلية لتلك الأجولة من الجيوب، وذلك للتأكيد علي أن تلك الاجولة لم يتم تخفيضها^(٢٦٦).

٢- الحراس:

أ- حراس المحاصيل (γεννηματοφυλακες)

وهناك بردية^(٢٦٧) تذكر لنا بعض مهام حراس المحاصيل، وهي عبارة عن خطاب من حورس (Ωρος) الكاتب الملكي بإقليم أرسينوي ، مرسل إلى كتاب المراكز القرى جاء فيه:

" احصل من كتاب القرى علي قائمة بالأشخاص الذين يمكن تكليفهم بحراسة المحصول، سواء أكانوا من رجال الجيش، أو من غيرهم ،من أهل المنطقة الذين يعيشون هناك وعرفوا بأمانتهم وحسن خلقهم، وعين الأشخاص الصالحين لهذه المهمة في القرى وخذ منهم ومن الشرطة في كل قرية إقرارين مصحوبين بالقسم الملكي، وبأنهم لن يدخروا جهداً في القيام بأعمال الحراسة، ولن يسمح لأحد من مزارعي أراضي الملك أو الأراضي الممنوحة بأن يمسوا علف الماشية ولا غيره من محاصيل الزراعة الثانية فيما عدا العلف المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة، فإنه يسمح لهم بعد موافقة كتاب القرى، فيما عدا المقادير التي يدفع ثمنها، قبل الاستيلاء عليها، وفي الخزائن الملكية لحساب الخزائن العامة الملكية حسب التعليمات التي سبق إصدارها، ويقدم الإيصال بالمبالغ المدفوعة، وبأنهم سيعنون إلى جانب ذلك بأن يتم كل شئ آخر في الصيف علي ما يرام وبأنهم ينقلون الحصول إلى الأماكن المخصصة لذلك، وبأنهم لن يسمحوا بأخذ شئ منه قبل صدور القرار الخاص بإطلاق سراح المحاصيل وقبل دفع استحقاق الملك من ذلك العام وسداد كل المتأخرات عن الماضي".

ويتبين لنا من خلال البردية السابقة المهام التي اضطلع بها حراس المحاصيل، هي:

١- القيام بحراسة المحاصيل.

٢- عدم السماح لأحد من المزارعين سواء مزارعي الملك أو الأراضي الممنوحة بالمساس بعلف الماشية ، فيما عدا العلف المخصص لغذاء الماشية التي تستخدم في الزراعة فإنه يسمح لهم بها ولكن بعد موافقة كتاب القرى، وكذلك تلك التي يدفع ثمنها.

٣- العناية بنقل المحاصيل إلى الأماكن المخصصة لذلك.

٤- عدم السماح لأي شخص بأنه يأخذ شئ من المحصول قبل صدور القرار الخاص بإطلاق سراح المحاصيل، وقبل أن يحصل الملك علي مستحقاته من محاصيل ذلك العام بعد أن يسدد المزارعون كل ما عليهم من متأخرات للملك عن الماضي.

كما توضح لنا سطور البردية مواصفات اختيار حراس المحاصيل وهي :

١- أن يكونوا من الجيش أو من الأهالي.

٢- أن يكونوا ممن عرف عنهم الأمانة وحسن الخلق.

٣- كان يأخذ منهم إقرارين مصحوبين بالقسم الملكي بأنهم لن يدخروا جهداً في القيام بأعمال الحراسة، وبأنهم سوف ينفذون واجباتهم علي اكمل وجه.

وبنفس الأهمية ونفس الواجبات استمر وجود حراسة المحاصيل في العصر الروماني، وذلك بهدف مالي يمت أيضا لصالح الإمبراطورية الرومانية نفسها، ولصالح الإدارة الرومانية في مصر والتي جعلتها هي الأخرى فرضاً إجبارياً علي عاتق المكلفين بها، وذلك من المحتمل، منذ عام ١٨٥ م^(٢٦٨).

ب- حراس الشونة (Αλωνοφύλακες)

كانت مزارع الملك تحت رقابة وثيقة خلال موسم الحصاد، وكانت المحاصيل تجمع وتنقل إلى الجرن الملكي، ويتم درسها تحت رقابة حراس مسئولين كانوا يعينون

خصيصاً لهذا الغرض^(٢٦٩) ويبدو أن هؤلاء الحراس كانوا هم حراس الشونة الذين كانوا يعرفون في مصر في العصرين البطلمي والروماني باسم "هالونوفيلاكيس" (Αλωνοφυλακες) أي حراس الشونة^(٢٧٠) والذين اعتمد عليهم البطالمة والرومان في حراسة المحاصيل المشونة في الأجران الخاصة بهم لذلك فإن تواجدهم في مصر استمر منذ العصر البطلمي حتى العصر الروماني^(٢٧١).

ج- حراس الصوامع "تيساوروفيلاكيس" (θησαυροφυλακες)

مما لاشك فيه أن الإدارة البطلمية والرومانية في مصر عينت العديد من الحراس لحراسة صوامع الغلال التي كانت تجمع بها المحاصيل الزراعية لحساب الحكام البطالمة والرومان وهم الذين أطلق عليهم لقب "تيساوروفيلاكيس" في مصر في العصرين البطلمي والروماني^(٢٧٢).

د) حراس الموانئ (ορμοφυλακες)

لقد اضطلع حراس الموانئ بدور بعملية النقل وخاصة عندما يتم نقل الغلال إلى الموانئ، هنا يبدأ دور حراس الميناء، وهو قيامهم بإعداد تقرير عن الغلال التي تم نقلها من صوامع الغلال المختلفة.

ويذكر كل من "وسترمان" و"كيز" أن التقارير الخاصة بعمليات النقل التي تمت عن طريق عدد من سائقي الحمير العامة والخاصة والتي ذكرت في بردية "هامبورج" (Hamb.)^(٢٧٣) والتي سبق ذكرها، قد أعد من قبل حراس الموانئ^(٢٧٤).

٢) الديكابروتوي (Δεκαπρωτοι)

في النصف الأول من القرن الثاني الميلادي، وبالتحديد ما بين سبعة وسبعة عشر سنة بعد الثالث من يوليو عام ٢٢٩م اختفي منصب السيتولوجوس وحل محله

منصب الديكابروتوس (Δεκαπρωτος)^(٢٧٥) ويبدو أن هذا المنصب قد قدم إلى مصر بعد زيارة الإمبراطور سيفريوس عام ٢٠٠ ميلادية، ثم اختفي منصب الديكابروتوي في أوائل القرن الرابع الميلادي^(٢٧٦) وأخر مرة ذكر فيها الديكابروتوي كان العام ٣٠٢ ميلادية في هرموبوليس، وظهر منصب السيتولوجوس مرة أخرى، وذلك من خلال بعض الإيصالات الخاصة بالنقل والتي صدرت من قبل السيتولوجوس في كرانيس، وذلك في بداية العقد الأول من القرن الرابع^(٢٧٧) بعد أن كان السيتولوجوس قد انقطع لمدة عام بعد ٢٣٦/٢٣٧ م^(٢٧٨). ولكن ما لبث أن اختفي السيتولوجوس مرة أخرى بعد عام ٣٧٢ م^(٢٧٩).

ولم تكن مدة تولي الديكابروتوس لمنصبه ثابتة بشكل محدد^(٢٨٠) ربما كانت لفترة أربع سنوات أو خمس سنوات ولكن ذلك ليس مؤكداً بشكل مطلق إذا ما كانت مدة المنصب قد حددت لفترة ٤ سنوات أو ٥ سنوات^(٢٨١).

ويبدو أن الديكابروتوي قد تم تجنيدهم من بين رجال ذوي منزلة عالية من الذين ثبت أنهم يتمتعون بسيرة حميدة في مدتهم المحلية^(٢٨٢) وكان يتم ترشيحهم من خلال القنوات المحلية عن طريق الانتخاب في المجالس المحلية من بين مرشحين بعينهم^(٢٨٣).

مهام الديكابروتوي^(٢٨٤):

- ١- جمع الضرائب سواء بشكل عيني أو نقدي.
- ٢- كانوا علي اتصال مباشر بصوامع الغلال والأجران الملكية .
- ٣- كانوا يقومون بجمع الغلال المستحقة للدولة من فئات المزارعين المختلفة.
- ٤- إعداد الشهادات للأشخاص الذين يقومون بنقل الغلال من الصوامع إلى الموانئ النهرية.
- ٥- الإشراف علي شحن الغلال من الموانئ ونقلها عبر النيل.

٦- كانوا يستلمون إيصالات من أصحاب السفن ثم يقدمون قوائم حساباتهم إلى الاستراتيجوس الذين كانوا علي اتصال بهم.

وبذلك نري أن كل من البطالمة والرومان قد أولوا النقل البري اهتماما خاصا ، وأداروا عملية النقل ونظموها بشكل دقيق عن طريق شبكة من الموظفين لكل منهم مهامه وواجباته المنوطة به تجاه عملية النقل البري .

هوامش الفصل الأول

(1) Rostovtzeff, M., The Social and Economic History of the Hellenistic World, vol., 1, Oxford, (1941), p.314. (SEHHW) وسوف نشر إلى هذا المرجع بالاختصار

(٢) كمال عباس كاسب، قرية تبتونيس في العصر البطلمي، نظامها الإداري ونشاطها الاقتصادي وحياتها الاجتماعية ومخلفاتها الأثرية، (دراسة مستمدة من المصادر الأصلية)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس ١٩٩٤، ص ٨٩.

(3) Rostovtzeff, Loc. Cit.

(4) Johnson, A .C ., Roman Egypt to the Reign of Diocletian, Baltimore, (1936), pp. 404, 405

(*) أنظر: الفصل التمهيدي، ص ص ١،٢.

(5) Rostovtzeff, M., A Large Estate in Egypt in the Third Century B.C "A Study Economic History" Madison, (1922), p110.

(٦) نافثالي لويس، الحياة في مصر في العصر الروماني، (٣٠ ق.م- ٨٤م) ترجمة وتعليق/ آمال محمد الروبي، مراجعة/ محمد حمدي إبراهيم، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط١، (١٩٩٧م) ص ١٤٥.

(٧) هـ. أيدرس بل، مصر من الاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، (دراسة في انتشار الحضارة الهيلينية واضمحلالها) ترجمة/ عبد اللطيف أحمد علي، دار النهضة العربية (١٩٧٢م)، ص ٦٤، ٦٨.

· P.C.Z., II, 59143,intro, P. 3(about 256 B.C); Ibid., 59207, (about, 265 or 254 B.C) Comment Lines, 5-7, p. 60; B.G.U, 1351, 1353.

(٨) كان بطلميوس الثاني يلقب "بفيلادلفوس" وهو لقب يعني "الحب لأخته" "أرسينوي" التي تزوجها خروجاً علي العرف والتقاليد آنذاك، وكانت هي المقصودة أولاً بذلك اللقب، أي

الحجة لأخيها . راجع/ محمود إبراهيم السعدني، تاريخ مصر في عهدي البطلمة والرومان، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، ٢٠٠٠، ص ٣٢ حاشية رقم ٩٢.

(8) Tarn, W.W., The Hellenistic Civilization, London, (1952) p. 183

(٩) نافتالي لويس، المرجع السابق .

(10) Johnson, Op. Cit., p. 405.

(11) P. Oxy , LV, 3788 (309.A.D)p.43

(١٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطلمة، ج٣، ص ٦٦.

(١٣) نافتالي لويس، المرجع السابق.

(١٤) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ج٣، ص ١٩.

(*) الديويكتيس: معناها في الأصل مدير الضيعة، وهو لفظ يطلق علي موظف كبير يماثل " وزير

المالية في العصر الحالي" ، ويعتبر ممثل الملك الأول في الشؤون المالية والاقتصادية.

راجع / عاصم أحمد حسين عثمان ، الضرائب في مصر في العصر البطلمي ، رسالة

ماجستير غير منشورة ، كلية الآداب ، جامعة عين شمس ، القاهرة ، ١٩٧٧ ص ص

٢٣ ، ٢٤ .

(15) Rostovtzeff, A Large Estate , p.112

(16) Ibid,p.111

(17) P. Petrie, III, 54(a), 4.

- كذلك راجع / إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطلمة ج٣، ص ، ٢٠ ، حاشية رقم

٢.

(١٨) نفسه، ص ٦٦.

(١٩) نافتالي لويس، المرجع السابق .

(20) Johnson, Op. Cit., p.403.

(٢١) نافتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٥

(22) Murray, G., "The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt" JEA, 11, London, (1925), p.147.

(23) Johnson, Loc.Cit.

(24) Rostovtzeff, "The Foundations of Social and Economic Life in Egypt in the Hellenistic Times" JEA,6, London, (1920) p.164.

وسوف نشير إلى هذا المرجع باختصار (FSELEHT)

(25) Rostovtzeff, SEHW,p.315

(٢٦) عاصم أحمد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٥.

(٢٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطلمة، ج ٣، ص ص ٢٨٣ ، ٢٨٤ .

- (28) Preaux, C., L'Economie Royal des Lagides, Bruxelles, (1939) p.213.

(٢٩) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٢٨٤.

- (30) Preaux, Loc. Cit.

- (31) P.C.Z., I, 59009 (about 259 B.C) p. 14

- (32) Ibid. Comment Lines, 11-12, p.15.

(*) الأيكونوموس: لقب يطلق علي أحد عمال المالية الرسميين. وكان من أهم ممثلي "وزير المالية" في إقليمه، ومعني هذا اللقب أصلاً هو "مدير الشؤون الخاصة"، راجع/ شحاتة محمد إسماعيل، انحرافات الموظفين في عصر البطالة، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٧٨، ص ٨. وتتكون كلمة الأيكونوموس (οικονομος) من مقطعين، الأول (οικο) والثاني (νομος) والمقطع الأول مشتق من الكلمة (οικι) أو (οικος) والتي تعني "بيتاً أو ضيعة" وكلمة (الايكونوموس) تعني مدير الشؤون الخاصة، راجع/ أبو اليسر عبد العظيم فرح، مهام الايكونوموس (عامل المالية في مصر في عصر البطالة، دراسة وثائقية) رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب جامعة عين شمس، القاهرة، ص ١٦-١٧.

(*) أرسينوي: هي إحدى أقاليم مصر الوسطي وكان اسمها في السابق "كروكوديلوبوليس" (Crocodilopolis) وتعني مدينة التمساح والاسم المصري لها "شئت Shetet" والآن مدينة الفيوم. راجع/ نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٢، ص ٣٨٤.

- (33) P.Tebt, III, 704, 11. 19-25; Preaux, Op. Cit, pp. 214- 215.

- (34) Preaux, Op. Cit, pp. 214- 215.

(٣٥) آمال محمد محمد الروبي، مصر في عصر الرومان، دراسة سياسية اقتصادية اجتماعية في ضوء الوثائق التاريخية (٣٠ ق.م - ٢٨٤م)، ١٩٨٠ - ١٩٨١م، ص ٢٥٢.

(٣٦) نفسه، ص ٢٥٩.

(٣٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٢٨٤.

- (38) P. Tebt., III, 703, 11.63-68.

(*) الأوررة: هي وحدة القياس في الأراضي الزراعية وتساوي ٢٧٥٦ متراً مربعاً.

- (39) P. Lille, 8; ٢٨٤، ص ٣، ج ٣، تاريخ مصر في عصر البطالة،

(٤٠) نفسه.

(*) فيلادلفيا: عملها الآن خرابة جرزة في شمال شرق محافظة الفيوم، راجع/ أيدرس بل: المرجع السابق.

(٤١) أيدرس بل، المرجع السابق،

(42) Rostovtzeff., Large Estate, p.122.

(٤٣) آمال الروبي، كرانيس - كوم أوشيم، دراسة بعض المظاهر الاقتصادية والاجتماعية في العصر الروماني (٣٠- ق.م - ٢٨٤م) رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة، (١٩٧٥)، ص ١٤٣.

(44) Rostovtzeff, Loc. Cit.

(٤٥) سليم حسن، المرجع السابق، ج ١٤، ص ٥٩٠.

(46) Rostovtzeff, Loc. Cit.

(٤٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٢٨٥.

(48) Husselman, E. M., "Papyris from Karanis" Michigan Papyri, vol., IX, (1971) pp. 55-57.

(٥) ستراتيجوس: (στρατηγος): تعني القائد وهو لقب إغريقي خالص، وعين في الأصل لقيادة القوات العسكرية في الإقليم، ثم أصبح فيما بعد صاحب الاختصاصات المالية والمدنية، ثم صار في النهاية المدير الفعلي للإقليم، راجع/ أيدرس بل، والمرجع السابق، ص ٥٩.

(٥) كانت مديرية أرسينوي (القيوم) تختلف عن المديريات الأخرى من حيث التقسيم، حيث كانت تقسم إلى أقسام (Merides والمفرد Meris) بلغ عددها أربعة من خلال جانب من القرن الثالث ق.م وهي: قسم "هيراكليديس" في الشمال، وقسم بوليمون (Πολεμων) في الجنوب الشرقي، وقسم ثيمستوس

(Θημεστος) في الجنوب الغربي، وقسم البحيرة الصغرى (Μικρα Λιμνη) شمالي قسم هيراكليديس، ولكن يبدو أن القسم الرابع قد اختفى في النصف الثاني من القرن الثالث، راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٢، ص ٣٩٣-٣٩٤.

-Also, Bevan, E, A History of Egypt under the Ptolemaic Dynasty, London (1914), p. 117.

(٥) كانت مصر في العصر الفرعوني تنقسم إلى أقسام كبيرة سميت بـ "مصر السفلي" "أو أرض الشمال" وامتدت من البحر المتوسط إلى مجاورة ممفيس (منف) (Memphis) أو "مصر العليا" أو أرض الجنوب" وتضمنت باقي البلاد بالإضافة إلى جزيرة الفاتنين (Elephantine) في مقابلة أسوان

(Syene) وكان كل من هذين القسمين ينقسم إلى وحدات إدارية عرف كل منها باسم

"هيسيو" (Hesepu) أو سييت (Sepct).

و لقد استبقى البطالة النظام الإداري التقليدي في مصر من حيث تقسيمها إلى قسمين كبيرين هما، مصر العليا ومصر السفلي، ومن حيث تقسيم كل منهما إلى وحدات إدارية رئيسية، ولكنهم غيروا المسمي إلى نوموس (νομος)، ووضعوا علي رأس كل منها حاكماً عسكرياً هو "ستراتيجوس" وفي عهد البطالة الأواخر أضيف إلى القسمين السابقين قسماً ثالثاً هو "مصر الوسطي" وكان يسمى "هيتانوموس"

(Heptanomia)، أي الأقاليم السبعة، فأصبحت مصر تنقسم إلى ثلاث أقسام مصر العليا، ومصر السفلي، ومصر الوسطي.

أما في العصر الروماني، فقد أبقى أغسطس علي هذا التقسيم، الذي لم يتغير إلا في أواخر عهد الرومان راجع/

Murray, J.G., Handbook for Travelers in Lower and Upper Egypt, I, (1880)pp.14,15.

عن النظام الإداري في مصر في العصرين اليوناني والروماني راجع:-

- محمود السعدني، المرجع السابق، ص ص ١٦٥ - ١٧٥.
- هـ أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٥٩.
- كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ص ١-٦.
- إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ج ٢، ص ص ٣٩٤، ٤٠٠.
- Ball, Op.Cit, pp. 5ff.
- Jones, the Cities of the Eastern Roman Provinces, Oxford, 1971, p.295.
- Breasted, H, A History of Ancient Egyptian, London, 1924, pp. 33-4.
- Dack, E.V., Recherches Sur Les Institutions de Village en Egypte Ptolemique, Studia Hellenistica. 7, (1951) p. 7.

(*) كان إصطلاح (Koinon) يطلق علي النقابات الرئيسية ذات الهوية الواحدة، أما مصطلح

(Synodos) فكان يطلق علي النقابات الفرعية من ذات الهوية. راجع /حسين محمد احمد

يوسف، النقابات في مصر الرومانية " دراسة وثائقية " الهيئة العامة للكتاب، سلسلة

تاريخ المصريين رقم (١١٩)، فرع الصحافة (١٩٩٨م)، ص ٢١.

(٤٩) نفسه، ص ١٢.

(٥٠) نفسه.

(51) Rostovtzeff, M., SEHWW, Oxford, (1941), p314.

(52) Johnson, Op .cit., pp.392, 393.

(*) كانت كل مديرية في مصر تسمى (Νομος) ولها عاصمتها، وهي التروبوليس (Metropolis) وكانت كل مديرية ينقسم إلى عدة مراكز سماها البطالة والرومان علي السواء "توبارخيائي" (Τοπαρχηιαي)، وصل عددهم في إقليم هرموبوليس ماجنا (Hermopolis Magna) (الأشمونين) إلى ستة مراكز. راجع / محمود إبراهيم السعدني، المرجع السابق، ص ١٧٤.

(53) 'El-Mosallamy, A., "A private Letter about Transportation Charges" ICP (1986), p.114.

(54) Johnson, Op. Cit., p.393.

(55) Westermann, W.L & Keyes, C.W., Tax Lists and Transportation Receipts from Theadelphia, New York, (1993) p. 156.

(56) Ibid., p.105.

(57) P.Col. 1 recto 4, col., 6,11. 1-7.

(*) الجمنازيارخوس : هو مدير معهد الترية" أجمنا سيارخوس" (γυμνασιαρχης) وكان هذا المعهد موجود في العصر البطلمي، بل وكان منتشرًا في عواصم الأقاليم حيث الجاليات اليونانية وكذلك كان منتشرًا في القرى. إلا أن الإمبراطور أغسطس (= Augustus) ألغى معاهد الترية، وإن كان قد أبقى علي الصبغة الرسمية للمعاهد التي كانت موجودة في عواصم الأقاليم (Metropoleis) راجع / محمود السعدني، المرجع السابق، ص ١٧٢

(*) لقد أسهمت المصارف المالية إسهاما كبيرا في نشاط مصر الاقتصادي، وفي العصر البطلمي كان هناك مصرفاً ملكياً في الإسكندرية من المرجح أن أبولونيوس "وزير المالية" هو الذي كان يديره وذلك في عهد بطلميوس الثاني، وكان لهذا المصرف الرئيسي فروع أخرى في عواصم الأقاليم وأقسام إقليم الفيوم (Merides) والمراكز والقرى وكانت تخضع لإشراف الإدارة المالية، كذلك كان للمعاهد مصارفها المالية بما علي الأقل منذ النصف الآخر من القرن الثاني قبل الميلاد. بعد أن رفعت الدولة يدها عن إدارة ممتلكات المعابد، كما كان هناك مصارف خاصة (ιδιωτικαὶς τραπεζαῖαι) ولعل هذا النوع من المصارف لم يكن يتعامل إلا بأموال الأفراد فقط. راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ص ١٠١، ١٠٨، ١٠٩.

(58) Ibid., col., 7,11. 1-9

(59) Ibid., col., 4,11, 1-11.

(٦٠) حسين يوسف، المرجع السابق، ص ١١٠.

(٦١) نفسه .

(62) P.Hamb, 17, col., I, 11.1- 10, Arsinoe (A.D 210).

(63) Wilcken, U., & Mitties, L., Grundzug und Chrestomatie der Papyruskunde, Leipzig, (1912) p.440.

(64) Preaux , Op .Cit., p. 146

(*) كان هناك طريق بري يصلها (الواحة الخارجة) بالنيل عند أبيدوس علي النيل . Murray -
Op. Cit. map, p. 139

(*) ييلوزيون (تل الفرما) (Tell El - Farama) بالقرب من بور سعيد الحالية (بالوطة حالياً).

(65) Johnson, Op. Cit., p 403.

(66) Ibid.

(67) Ibid.

(٦٨) حسن الإيباري، تاريخ مصر الاجتماعي والاقتصادي في عصر الرومان، دار العلوم بالقيوم
٢٠٠٤م، ص ٢٨٢ .

(69) O.Tait., 240,(A.D.34) .

(٧٠) حسن الإيباري، المرجع السابق.

(71) O.Tait, 290 (about 62 A.D.)

(*) أي السوري، من لاوديكا القديمة، أي اللاذقية الحالية.

(72) Johnson, Op. Cit., p. 380.

(٧٣) حسن الإيباري، المرجع السابق.

(74) Johnson, Loc. Cit.

(75) Rostovtzeff, M., SEHHW, pp. 267, 268.

(*) ولقد سجل نقش هيروغليفي علي جدران معبد إدفو أن الإله حورس اهدي إلى ابنه الملك
حورس الحي بظلميوس كل الأراضي المزروعة في كافة أرجاء مصر من ألفنتين حتى البحر،
وقدم له وثائق الملكية وسجلاً وصفاً للممتلكات، وقد خطها جميعاً بيده، الإله تحوت في
السجل السماوي، راجع/ مصطفى كمال عبد العليم، الأرض والفلاح في مصر في عصر
البطالة، (محاضرة أقيمت في مقر الجمعية المصرية للدراسات التاريخية) القاهرة (١٩٧٠)
ص ٤.

(76) Rostovtzeff, Loc. Cit.

(77) Ibid, Large Estate., p. 127

(٧٨) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ص ٥٩ ، ٦٠ .

(79) Preaux, Op. Cit., p.488.

(٨٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ١٨٠ .

(٨١) نفسه.

(*) لقد حكم بظلميوس الثامن يورجيتيس الثاني من (١٤٦ - ١١٧ ق.م) و (Euergetes) هي كلمة يونانية مركبة من لفظين: الأول (eu) وتعني حسن، طيب،. الثاني (ergétes) من (ergon) بمعنى العمل، وبالتالي فالكلمة كلها معناها: فاعل الخير أو المحسن، الخير، راجع /محمود السعدني، المرجع السابق، ص ٥٦، حاشية رقم (٥١)

(82) P. Tebt., 5, 11.60-61.

(٨٣) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٦٠ - ٦٢.

(٨٤) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٢١٣، ٢١٤.

(85) Tam, Op. Cit., p. 164.

(86) Rostovtzeff, Large Estate., p.43.

(87) Ibid. SEHW., p.289.

(88) Revenue Laws, col., 36, ll. 11-19.

(89) Ibid., col., 43, ll. 11-16.

(90) Ibid., col. 43, ll. 3-4.

(٩١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٢٠٦.

(92) Rostovtzeff, SEHW., p. 289.

(٩٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٢٠٦.

(٩٤) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٨٩.

(٩٥) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ص ١٦٠ - ١٦٢.

(٩٦) نفسه، ص ١٦٥.

(٩٧) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ص ١٤٥، ١٤٦.

(٩٨) مصطفى عزمي محمد، البهنسا في العصرين الفرعوني واليوناني - الروماني دراسة أثرية وحضارية، رسالة ماجستير، غير منشورة، كلية الآثار، جامعة القاهرة، القاهرة ٢٠٠٠م، ص ٦٤.

(*) في الممالك الشرقية، في العصور القديمة كان من حق الملوك تسخير رعاياهم لإنجاز بعض الأعمال من أجل الدولة، وفي أثينا (Athena) في ظل النظام الديمقراطي كان علي الأفراد تأدية بعض الخدمات التي كان يتطلبها الصالح العام، وكانت تلك الخدمات تسمى آنذاك (Λειτουργία).

وفي العصر البطلمي باعتبار أن الملك صاحب الدولة وحاكمها الأعلى، فإنه وفقاً لآراء المصريين لم يكن تحت إمرته مواردها المالية فحسب، بل كذلك مجهودات الأهالي التي بفضلها

كانوا يساعدون الملك مساعدة فعالة في استغلال ضيعته، فكان الأساسان اللذان يقوم عليهما بناء الدولة المصرية هما:

امتلاك الملك للأراضي، وإجبار الأهالي علي العمل لصالحه، فكان يتعين علي المواطنين أن يخدموا الجماعة بجهودهم ومواردهم، أو بعبارة أخرى أن يؤدوا للدولة خدمة دون مقابل إذا ما طلبت إليهم الدولة ذلك وهو ما عرف بالـ (Λειτουργία) ولقد أدخل الرومان علي هذا النظام في مصر تعديلات جعلته مختلفة كل الاختلاف عما عرفته مصر قبل عصر الرومان ولاسيما حيث امتداده ليشمل كل طبقات المجتمع، ويمكننا أن نفرق بين نوعين من الخدمات الإلزامية، فقد كان قوام أحدهما خدمة اليدوية بينما كان قوام الآخر الثروة.

راجع/ أبو اليسر فرح، "الدولة والفرد في مصر" ظاهرة هروب الفلاحين في عصر الرومان "عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولى، القاهرة، ١٩٩٤، ص ١٥٤، ١٥٥.

• أيضا: راجع / Rostovtzeff, SEHW, p.271-

• وكذلك عن موضوع الخدمة الإلزامية راجع/:-

• نافثالي لويس، المرجع السابق.

• نصحي، مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٣٨١ - ٣٨٥.

• Lewis, Exemption form Liturgy in Roman Egypt acts du xe Congress International de Popyrologues, (1964)pp. 69 -79.

(99) P. Tebt, I, 27, 11.54-64.

• كاتب المركز: (Τοπογραμματοεὺς) هي كلمة تنقسم إلى جزأين:

الأول: (Τοπος) وتعني "المركز"، وهو إحدى الوحدات الإدارية التي كانت تنقسم إليها مصر في العصرين اليوناني والروماني.

الجزء الثاني: (γραμματοεὺς) وتعني "الكاتب" فيصبح معناها كاملاً "كاتب المركز" وعلي

رأس كل مركز كان هناك رئيس يسمى "توبا رخ" (τοπαρχης)

(*) كاتب القرية: هي كلمة مكونة من : كلمة (κωμη) بمعنى "القرية" وهي أحدث الوحدات

الإدارية في مصر في العصرين اليوناني والروماني وكلمة (γραμματοεὺς)

وتعني كما قلنا سابقاً "الكاتب" وكان علي رأس كل قرية رئيس يسمى

(κωμάρχης) أي "الكومارخ" أو (العمدة)

• راجع/ كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ١٢-٢٢.

(100) Rostovtzeff, M., FSELEHT, p.166.

(101) Tarn, The Hellenistic Civilization, p.189.

(102) P. Tebt, III, 786, 11.1-13 (about 138 B.C)

(103) Rostovtzeff, FSELEHT, pp. 166- 170.

(١٠٤) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٧٥.

(١٠٥) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ١٦٥.

(106) Rostovtzeff, "Angariae" Klio, 6, (1906) p. 254

(107) Ibid.

(108) Llewelyn, S. R., "New Documents Illustrating Early Christianity", vol., 8 Cambridge, (1998), p. 89.

(109) Ibid.

(110) U.P.Z, 110, 11.173-181; Rostovtzeff, Large Estate, p.108.

(111) Rostovtzeff, SEHHW, p.316

(١١٢) آمال محمد الرواي، مصر في عصر الرومان، ص ٢٥٢

(١١٣) نفسه.

(١١٤) نائلي لويس، المرجع السابق، ص ١٤٥.

(115) Wallace, S.L., Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian, Princeton, (1938), p. 78.

(١١٦) منيرة محمد الممشري، النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس

(٢٨٤-٣٠٥م) الهيئة المصرية العامة للكتاب، تاريخ المصريين (١٤٥)، القاهرة،

١٩٩٩، ص ٣٩.

(117) Johnson, Op.Cit, p.403.

(118) Wallace, Op.Cit., p. 92.

(119) Ibid, 89.

(120) BGU, I, 266; Wallace, Taxation, p. 89.

(121) P. Tebt, III, 750, 11.1-24. (about B.C187).

(122) Ibid, 11. 16-17.

(123) Rostovtzeff., SEHHW, p. 315.

(124) P. Tebt, III, 748, 11.1-20 (about, 243 B.C)

(125) Ibid, Comment Lines, 14-15, p. 170.

(*) ربما كان "زينودوروس" هذا هو نفسه الذي ورد في بردية الحية (P.Hib,1,59) والتي تعود

إلى تاريخ مقارب لبردية تبتونس (٧٤٨) حيث تؤرخ بـ (٢٤٥ ق.م) وكان زينودوروس

يشغل منصب مراقب الحسابات لأحد مراكز أقاليم أوكسيرينخوس.

(126) P. Tebt, III, 749, 11.1-6 (about 243 B.C)

(١٢٧) حسين حسين رزق، الشرطة والخراسات في مصر في العصرين البطلمي والروماني، في

ضوء الأوراق البردية، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلوان، كلية الآداب القاهرة،

٢٠٠٥م، ص ٢٤

(128) P. Tebt, III, 704, 11.19-22. about 208 B.C

(129) Ibid, 905 (Early 2nd Cent B.C)

(*) بوباستيس : إحدى قري إقليم الفيوم.

(130) BGU, II, 15.

(١٣١) نافثالي لويس، المرجع السابق، ص ١٩٤

(*) في أواخر عهد البطالة كانت الحكومة المركزية، تدعيماً لسيطرتها علي إقليم طيبة، قد عينت

هناك موظفاً يحمل لقب الإستراتيجوس (ἐπιστρατηγος) أي " قائد " أو "حاكم" نائب

عن الملك مزوداً بسلطات مدنية وعسكرية واسعة، وراقت الفكرة لأغسطس تقسم مصر إلى

ثلاث مناطق كبرى علي رأس كل منها إستراتيجوس (أي مدير عام) وهي:

١- طيبة

٢- مصر الوسطي: والتي سميت رسمياً الأقاليم السبعة والإقليم الأرسينوي

٣- الدلتا

- راجع /أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٩٨.

(١٣٢) الحسيني احمد عبد الله، الإدارة والقانون في مصر الرومانية (دراسة لوظيفة

الابستراتيجيا) عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط٢، ٢٠٠٠م، ص ٧٢

(١٣٣) نفسه، ص ٧٨

(134) P. Col. I recto 4, cols., 1, 1.2; 3, 1.2; 4, 11.2-3.; 5, 1.5; 7, 1.2.; 9; 1.2

(*) الباجوس (Pagus) هو أحد وحدات التقسيم الإداري (في العصر البيزنطي) التي استحدثتها

الرومان، ويبدو أنها حلت محل المركز (Τοπος) عام ٣٠٧ / ٣٠٨ ميلادية، راجع/

حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ٤٤.

(P. Oxy, 3788- Comment Line, 2,p.41)

(*) هذه الوظيفة تختص بالإقليم، وهذا اللقب مشتق من كلمة (νομος) بمعنى " مرعى " وربما

كان له علاقة بمراعي الحيوانات التي تستخدم في النقل أو المشرف عليها.

(P. Oxy, 3788- Comment Line, 2,p.41)

(135) P. Oxy, LV, 3788, 11.1-9.

(136) BGU, I, 266.

(137) Llewelyn, Op. Cit., p. 89.

(138) Rostovtzeff "Angariae" Kilo, 6, p. 254.

(139) Wallace, Op. Cit., p. 92.

(140) P. Oxy, XVII, 2131, 11, 11-18.

(141) Wallace, Op. Cit., p.78.

(142) Rostovtzeff, Social and Economic History in Roman Empire, vol., 1, Oxford, (1979) p. 145. (SEHRE) وسوف نشر إلى هذا المرجع بالاختصار

(١٤٣) أبو اليسر فرح، المرجع السابق، ص ١١٢.

(144) Tacitus, Annales, XI, 43. سيد احمد علي الناصر، تاريخ الإمبراطورية الرومانية السياسية والحضاري، دار النهضة العربية، ج٣، القاهرة، ١٩٧٨م، ص ٥٨.

(١٤٥) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٩.

وأيضا: راجع/ .

- Westermann and Keyes, Op. Cit., p.106.
- El Mosallamy, Op. Cit., pp. 114- 145.
- Zaky aly, "Sitologia in Roman Egypt" JJP, IV, (1950) p. 302.

(146) P. Tebt III, 786 11.1-13, (about 138 B.C)

(*) لقد كان مزارعو الملك يؤلفون في كل قرية جماعة للدفاع عن مصالحهم وتحمل مسئولياتهم نحو الدولة وكان لكل جماعة من هذه الجماعات رئيس وسكرتير يساعده شخص واحد أو أكثر. راجع/ حسين محمد يوسف، المرجع السابق، ص ٣٨.

(147) Rostovtzeff, FSELEHT, p. 166.

(148) Rostovtzeff, SEHWW, p. 280.

(١٤٩) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٧٦.

(150) P. Tebt., I, 92, 11.1 -9, (Late Second Century B.C)

(*) يذكر ناشر البردية أن "النهر العظيم" (μεγαλου ποταμου) في هذه البردية ليس المقصود به نهر النيل، ولكن المقصود به بحر يوسف (Bahr Yosuf) وهو فرع طبيعي من النيل يخرج من مجراه الرئيسي بالقرب من أسبوط وبعد ري إقليم الفيوم بفرغ ما تبقي من مياه في البحيرة التي تسمى الآن بركة قارون، راجع/ Ibid., comment Line, 2. p. 408، و أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٣.

(*) بطلمية يورجيتيس، يشير ناشر البردية إلى أن ذكر بطلمية يورجيتيس في البردية علي أنها عاصمة إقليم أرسينوي، هو شيء يثير الدهشة ، وذلك لأنه بدون شك، فإن الفيوم (أرسينوي) لم يكن لها عاصمة أخرى سوى كروكوديلوبوليس (Crocodilapolis) أو أرسينوي التي كانت بدون شك عاصمة الإقليم في العصر الروماني وعلي الجانب الآخر فإن بطلميس يورجيتيس وصفت في بعض البرديات علي أنها قرية (κωμη) تابعة لمركز هيراكليديس وهو الأرجح. P. Tebt., Op.

(*) بحيرة موريس (هي الآن بحيرة قارون).

- (151) P. Tebt, I, 43, 11.2-3
 (152) P. Tebt, III, 856, recto, cols., 1-VI, verso, cols., 1-X (about 171 B.C)
 (153) Ibid., recto, col., 1, 11. 1-9, verso, col., 1, 1.50.
 (154) Ibid., verso, col. IV, 1.87
 (155) Ibid., verso, Col., IV, 1.22.
 (156) Ibid., verso, Col., IV, 1.33
 (157) Ibid, p.78
 (158) P. Tebt, IV, 1139, 11,33 -37(about 123 B.C)
 (159) Ibid., p. 198
 (160) P. Tebt, III, 858, (Mid Second Cent. B.C)
 (161) Ibid., p. 101; Comment Line , 1, p.91.
 (162) Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 104.
 (163) Z. Ali, Op.Cit, p. 293.
 (164) Ibid
 (165) Ibid, p. 294.
 (166) Westermann and Keyes, Loc.Cit.

(١٦٧) نافثالي لويس، المرجع السابق، ص ١٣٨.

(١٦٨) أبو اليسر فرح، المرجع السابق، ص ١١٢.

(*) لقد أرسلت مصر في عهد أغسطس عشرين مليون (modii) من الغلال، وذلك كل عام إلى روما أي ما يعادل مائة و أربعون ألف طن، وفي عهد نيرون أطعمت الغلال المصرية روما لمدة أربعة اشهر، في كل عام ٦٠ مليون modii من الغلال لا بد أن تصل إلى روما عبر البحر أي ما يعادل ٤٢٠ ألف طن، في عهد نيرون كان وصول أسطول الغلال من الإسكندرية كان يتم الترحيب به كحدث هام جداً، راجع/

(www.2. rgzm.de) Merchant Vessels and Maritime. Commerce in Roman Times, by Giulia Boetto, Trans- to E - Calcagno, C.,

(١٦٩) منيرة الهمشري، المرجع السابق، ص ٣٩.

- (170) P. Tebt, III, 703, 11.70 -85 (late 3rd cent. B.C)
 (171) P. Tebt, III, 704, 11, 22-23, (208 B.C)
 (172) Ibid., 858, 11.1-17, (Mid Second Cent. B.C)

(١٧٣) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩٠.

- (174) P. Tebt, III, 856, (171. B.C)
 (175) P. Col. 1 recto 4, Ibid. recto 5.
 (176) Westerman and keyes, Op. Cit., p. 154.
 (177) P. Col., 1 recto 5.

(*) لا يمكن إصلاحها علي أنها قرية هيراكليا (Ηρακλείας) والتي سوف تظهر في (3, col., 1.9) لأنه ليس هناك قرية ظهرت مرتين في القائمة.

(*) اسم الأب هنا مفقود

(*) وجود شرطة طويلة (-) بعد أسم سائق الحمار توضح لنا أن اسم الأب لم يعط وهناك من فسر وجود الشرطة علي أنها تشيد إلى أن اسم الأب كان هو نفس اسم الشخص المذكور في القائمة ولكن هذا التفسير لا يتطابق بنجاح مع وثيقتنا لان قائمة سائقي الحمير ذكر بها اسم الأب واسم الشخص رغم أنهم متشابهان مثل (1,1.9); Ερμας - Ερμα (col., 1,1.9) لذلك فإن (1.7); Πτολλας - Πτολλας (col.,4,1.7); Ηρωνος - Ηρων (-) لذلك فإن افضل تفسير لوجود هذه الشرطة هو أن اسم الأب (اسم الأسرة) غير معروف.

-Westerman and keyes, Op. Cit., p. 160.

(178) Ibid, p. 161, Comment Line 7.

(179) P. Col., 1 recto 5, col., 1,1.8.

(180) P. Tebt., III, 858, 1.2.

(181) P. Col., 1 recto 5, col., 1,1,1-24

(182) Ibid., col., 2, 1.12.

(183) Westermann and Keyes, Op.Cit. pp. 156-162

(184) Ibid., p. 104.

(185) P. Col., 1 recto 4, col., 3, 1-9.

(١٨٦) نجد أن هناك ممثلين يتوبون عن سائقي الدواب في استلام مستحقاقهم لدي الدولة

- في الإيصالات الآتية (cols., 1,4,5,6,7,9,16,18,19.)

- كما نجد أن السائقين الذين تعاملوا مع الحكومة مباشرة دون وكيل ينوب عنهم في

الإيصالات الآتية: (cols., 3, 8, 13, 15)

(187) P. Col. 1 recto 4, col., 16, 11.1-13.

(188) Westermann and Keyes, Op.Cit., p. 101.

(189) P.S.1., IX, 1053, 11,1-6. Oxyrhynchus (2nd or 3rd Cent A.D)

(190) Westermann, and Keyes, Op. Cit., p. 157.

(191) Ibid.

(192) P. Hamb, p.17 Arsinoe (about 2 10 A.D)

(193) P. Col., 1 recto 5.

(١٩٤) نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة ج٣، ص ٦٦.

(*) يري نصحي انه لا يمكن التسليم بوجود خطين متماثلين علي جانبي النيل، وذلك لأن عبور

النيل كان أمرا ميسورا، ولأن وجود خطين علي ضفتي الفرع الكانوبي كان لا يفي بالحاجة

في الدلتا بسبب اتساع رقعتها، كما أن ضيق الوادي في مصر الوسطي والعليا لا يبرر وجود خطين، هذا إلى أن طبيعة الأرض في بعض جهات هذه المنطقة لم تسمح حتى الآن بوجود طريق متصل بين أسوان والقاهرة علي كل من جانبي النيل، ومن ناحية أخرى لا بد من مكاتب البريد لم تقتصر علي ذلك الخط الرئيسي الممتد بين الإسكندرية وأسوان، وإلا كيف أمكن البطالة ووزراؤهم وكبار موظفيهم تبادل الرسائل مع باقي الموظفين في الدلتا والفيوم والواحات. راجع/ نصحي ج ٣ ص ٦٦-٦٧.

(195) Preisigke.,F “ Die Ptolemaische Staatpost” Klio, 7 (1907) p. 255.

(١٩٦) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(197) P.Hib. , 110, verso . p. 286.

(198) Ibid., verso (cols., II,III) 11. 55-114 (255 B.C)

(١٩٩) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ٦٧.

(200) Preisigke , Op.Cit., p. 247.

(٢٠١) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ٦٧.

(٢٠٢) نفسه.

(203) P.Hib., Op .Cit., 1. 78.

(204) Ibid., 1. 82

(205) Ibid., 11. 80, 85

(206) Ibid., 1. 86.

(207) Ibid, 1, 87.

(*) الحية: في محافظة المنيا قرب مركز الفشن وإنما علي الشاطئ الشرقي للنيل حالياً.

(٢٠٨) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(209) Preisigke, Op.Cit. pp. 266 -269

(210) P. Hib.,Op.Cit., 11. 55-60.

(211) Ibid, 11. 75-87.

(212) Ibid, 11- 100-105.

(213) Ibid, 11. 65-69.

(214) Ibid, 11. 91-96

(215) Ibid , 11.106-108.

(216) Ibid, 11.65-69.

(217) Ibid, 11.91-96.

(218) Ibid, 11.91 -96.

(٢١٩) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(220) Ibid, 11.65 , 70, 75, 91, 97, 100, 106, 109.

(221) Ibid, 11.61 , 65, 70, 91, 97, 100, 106, 109

- (٢٢٢) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.
- (223) Preisigke, Op.Cit. pp. 269 – 271.
- (224) www.uni-koeln.de , Llewelyn , S.R..L., Did the Ptolemaic Postal System Work to A Timctable , ZPE, 99 (1993) p. 47.
- (٢٢٥) إبراهيم نصحي ، المرجع السابق، ص ٦٩.
- (226) Llewelyn, Loc. Cit.
- (227) Prieisgke, Op .Cit, p. 272.
- (٢٢٨) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ٦٨.
- (٢٢٩) نفسه.
- (٢٣٠) نفسه.
- (٢٣١) نفسه .
- (232) Llewelyn, Op. Cit., p. 51
- (٢٣٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.
- (234) Wilcken, U., Op. Cit., p.372
- (٢٣٥) محمد فهمي عبد الباقي، المشرفون (επιστηρηται) في مصر في عصر الرومان حتى القرن الثالث الميلادي، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٦ (١٩٩١م)، القاهرة، ص ٥٣
- (٢٣٦) منيرة الهمشري، المرجع السابق، ص ١٠١.
- (237) P. Oxy, XVII, 2131, 11.-1-19.
- (238) Z. Aly. Op. Cit., pp. 293-294
- (239) ^P. Tebt, III, 704, 11,14-25.
- (240) ^P. Tebt, III, 704, 11,14-25.
- (241) ^P. Tebt, III, 708, 11,1-5.
- (٢٤٢) الحسيبي احمد عبد الله، المرجع السابق ص ٧٢.
- (٢٤٣) نفسه.
- (244) ^P. Tebt, III, 786, 11,1-13.
- (245) ^{BGU}, II,15.
- (246) ^P. Col, 1 recto 4.
- (247) El- Mosallamy, Op. Cit. p.114.
- (248) Westermann and Keyes, Op. Cit. ., p. 134.
- (249) P. Col., 1 recto 4.
- (250) Ibid, cols., 3,11. 4-5, 4,11. 5-6. 5. 5,11.5-6. 6.6,11.4-5
- وذكر مرة واحدة تمثل السلطات الإستراتيجوس في قسمي أرسيتوي وبوليمون. 8,11.5-6. col.,
- (251) Ibid., col., 8, 11-4-6.
- (252) P. Tebt, III, 703, 11.70-87.

- (٢٥٣) أبو اليسر فرح، مهام الاويكونوموس، ص ١١٢.
- (254) P. Tebt, III, 704, 11.15-22.
- (٢٥٥) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٢٥.
- (256) Z. Aly, Op. Cit. p. 294.
- (257) P. Tebt. III, 750, 11.1-6.
- (258) P. Tebt, III, 753.
- وهذه البرديات تتحدث عن التأكيد علي أن تكون الغلال نظيفة وغير مغشوشة:-
- (259) P. S. I. 1043; P.Oxy., 708.; P. Hib., 98 ;P. Tebt., 751.
- (260) Z. Aly, Op. Cit., p. 293.
- (261) Ibid., p. 298.
- (262) Ibid.
- (263) P. Flor, I; Ibid.
- (264) Wallace, Op. Cit., p. 36.
- (265) Z. Aly, Op. Cit., p. 299.
- (266) Ibid., p.296.
- (*) من المحتمل أن أول وثيقة باللغة اليونانية أشارت إلى حراس المحاصيل ترجع لعام ٢٥٨/٢٥٧ ق.م راجع/ حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٨٥ .
- عن حراس المحاصيل في العصرين اليوناني والروماني راجع:-
- P.S.I, IV,344; V, 490; 1,44;P. Petrie,11,2, col.1(undated)
 - P. Tebt, 731; 714, 715; 927; P.Hamb., 1,27, P. Lille, .II, 1.
 - P. Entenux, 55; P.Hib,1,54;P. Tebt. IV;1135;I,159; III, 74.
 - BGU. VIII, 1836;1851; P. Tebt, III, 1057; 922; 831, III, 715
- (267) P. Tebt. I, 27,11.47-64(113 B.C)
- (٢٦٨) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٠.
- (*) من الوثائق التي تناولت حراسة الشونة في العصرين البطلمي والروماني الآتي :
- P.C.Z, IV, 59745, notes, pp. 171-173;,, P. Petaus, 70, P. Ryl, II,90; P. Oxy, XXXIV, 27149.
- (٢٦٩) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج٣، ص ١٦٥.
- (٢٧٠) حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٢.
- (٢٧١) نفسه.
- (*) من الوثائق التي تناولت حراسة الصوامع
- P.C. Z., II, 59292;,, III, 59509, P. Tebt, III, 857; P. Mich. , V, 226, IX, 52;,, P.Oxy, III, 522.
- (٢٧٢) حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٦٤.
- (273) P.Hamb.1.17.

(274) Westermann & Keyes, Op. Cit., P. 157.

(275) Z. Aly. Op. Cit. p. 304.

(276) Turner, E.G., "Egypt and the Roman Empire: the "Δεκαπρωτοι"
JEA, 22, (1935) pp. 7-8

(277) Ibid. p. 8. note, 5.

لقد فحص "تارنر" سبعة عشر مرجعاً للديكابروتوي والتي يرجع أقدمها إلى ٢٤٧ م،

- Turner Loc Cit; P. Fay., 85.

(278) Z. Aly. Op. Cit., p. 306.

(279) Ibid., p. 307.

(٢) في بردية P.Oxy., 1410 كان مدة ولايته ٥ سنوات، في بردية P.Oxy. 1257، كانت ٤

سنوات، راجع / p. 8 Turner, Op. Cit.

(280) Ibid.

(281) Z. Aly, Op. Cit., p. 305

(282) Turner, Op. Cit., p. 9.

(283) Ibid, pp. 10-11

الفصل الثاني

الطرق البرية والمحطات الواقعة عليها

لقد اهتم البطالمة بتجارة البحر الأحمر وبأسطولهم التجاري، وتمثل هذا الاهتمام في عنايتهم الفائقة بالطرق التي تربط شاطئ النيل بالموانئ التي أنشئوها علي ساحل البحر الأحمر^(١) ولم يكن الرومان أقل اهتماماً من البطالمة بالعناية بتلك الطرق، فقد أنشأوا شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية التي تربط أجزاء البلاد بعضها ببعض، فضلاً عن تهيئة الطرق القديمة وصيانتها، وخاصة تلك التي تربط النيل بالبحر الأحمر، وذلك لأنها تمثل شرايين رئيسية للمواصلات (أنظر ملحق رقم ٣)^(٢).

وكانت هذه الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر تمر عبر الصحراء الشرقية، تلك الصحراء التي لعبت دوراً هاماً في تاريخ مصر؛ فقد كانت مصدراً للذهب، النحاس والعديد من المعادن الأخرى والأحجار الكريمة، فضلاً عن كونها المكان الذي تعبر من خلاله تجارة بلاد العرب والصومال والهند؛ ونتيجة لذلك فقد تم بناء عدداً كبيراً من الطرق هناك خلال العصور القديمة (العصر الفرعوني و اليوناني- الروماني) وكانت لتلك الطرق أهمية خاصة خلال الاحتلال الروماني لمصر، حيث أعيد افتتاح العديد من المناجم والحاجر وتم التقيب عن أخرى جديدة^(٣). وقد سهلت تلك الطرق استغلال الرومان لحاجر ومناجم الصحراء الشرقية، وفي هذا الصدد يعترف "ميريدث" (Meredith) بأن الرومان قد استغلوا خلال القرون الأربع الأولى الميلادية صخور منطقة الصحراء الشرقية ومعادنها^(٤).

ولقد انشأ البطالمة والرومان العديد من المخطات والآبار وأيضاً الأبراج؛ وذلك لخدمة قوافل التجارة التي تعبر من خلال الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر، فهنا هو "سترابون" يخبرنا "بأن بطلميوس الثاني "فيلادلفوس" الذي قيل أنه أول من فتح بجيشه الطريق بين قفط (Coptos) علي النيل وبيرينيكي علي شاطئ البحر الأحمر،

هو أول من انشأ المخططات علي هذا الطريق لخدمة القوافل التجارية التي تمر من خلاله^(٥) أما الآبار فيبدو أنها كانت قليلة أثناء العصر البطلمي؛ وذلك ما نستنتجه من قول "سترابون" أيضا "بأن تجار القوافل كانوا فيما مضى - أي في عصر البطلمة وربما قبلهم - يسرون ليلاً مهتدين بالنجوم، وكانوا كالملاحين يحملون أيضاً الماء في رحلتهم، أما الآن فقد أعدوا الآبار بأن احتفروها علي عمق بعيد، كما أنهم إبتسوا صهاريج للأمطار مع أنها نادرة"^(٦) وإن دل قول سترابون هذا فإنما يدل علي أن الآبار، وربما الأبراج أيضاً، كانت كما قلنا نادرة جداً في العصر البطلمي في حين أنها انتشرت وبكثرة في العصر الروماني كما يؤكد علي ذلك سترابون . أما بالنسبة للأبراج فيبدو أنها سمة رومانية خالصة لأن الأبراج من أهم خصائصها أنها كانت تستخدم كإشارات علي الطريق، تدل الذين يعبرون من خلالها سواء كانوا من المسافرين أو من القوافل تجارية علي الاتجاه الصحيح للطريق، ومن ثم، فلو أن هذه الأبراج كانت منتشرة في العصر البطلمي لما كانت هناك حاجة إلى الاهتداء بالنجوم لمعرفة المسار الصحيح للطريق.

ويجدر بنا قبل أن نبدأ في الحديث عن الطرق البرية بين النيل والبحر الأحمر أن نلقي أولاً: الضوء علي المخططات والأبراج الواقعة عليها، لتعرف علي سماتها وأشكالها والعلة من وجودها.

(أ) المخططات:

لقد انشأ البطلمة والرومان العديد من المخططات علي طول الطرق الصحراوية التي تعبر الصحراء الشرقية لتصل النيل بالبحر الأحمر؛ وذلك لخدمة ، وحماية، وأيضا مراقبة أولئك الذين يعبرون من خلال تلك الطرق. والمخطة غالباً ما تكون عبارة عن "مبنى قائم الزوايا وذو حوائط مبنية من الحجارة وبه أبراج دفاعية في كل الزوايا تقريباً، وكذلك علي جانبي البوابة الرئيسية، وبه عدد من الحجرات الصغيرة للحراس

والمسافرين، وفي منتصفه يوجد بئر، ومكان مفتوح للماشية مزودة بجذازات للمياه مصنوعة غالباً من قوالب الطوب الأحمر المحروق لتخزين وحفظ المياه^(٧).

ولقد أقام الرومان العديد من تلك المخططات المائية (Watering Stations) أو "الهيدرووماتا" (Hydreumata)، وكذلك العديد من المحطات المخصصة لزلول القوافل علي مسافات مناسبة، ولقد كانت الصحراء مزودة بمصدر للمياه العذبة عن طريق آبار المياه الجوفية الموجودة علي مسافات غير بعيدة من سطح الأرض^(٨).

ولقد كان هناك اختلافاً بين المخططات، يتوقف هذا الاختلاف علي طبيعة الأرض التي أقيمت عليها المحطة وكذلك مدي خدمتها لحركة المرور^(٩) فقد كانت تلك المخططات تقوم بالعديد من المهام ومنها:-

١- المهام الإدارية: حيث أن العديد من تلك المخططات كان عبارة عن نقاط تفتيش وتحصيل للضرائب المفروضة علي القوافل التجارية ووسائل النقل^(١٠) فضلاً عن مراقبة التجار المسافرين وحملاتهم التي تعبر من خلال الصحراء؛ وذلك كما قلنا، لضمان تحصيل المكوس الجمركية المقررة^(١١) كما أن تلك المخططات كانت نقاط توصيل وتوقف وإمداد للقوافل التجارية التي تمر بها سواء كانت تلك القوافل تجارية أو عسكرية^(١٢) كما أنها أيضاً تراقب تنفيذ الأوامر والقوانين المالية^(١٣).

٢- المهام الأمنية: والتي تنقسم بدورها إلى شقين:

الشق الأول: حماية الطرق والقوافل التجارية. ويدل علي ذلك موقع المحطة أو المكان الذي بنيت فيه، حيث أن الغالبية العظمى من تلك المخططات يقع في قاع الوادي أو بالقرب من مناطق مرتفعة، ولكن القليل منها كان يقام بجوار الارتفاعات العالية والتي تزيد من قدرتها الدفاعية بشكل كبير وذلك إن دل فإنما يدل علي أن

تلك المخططات لم تبني في الأصل لتقاوم الحصار لفترة طويلة، أو تساعد علي صد اعتداءات أي قوي أخرى^(١٤) ولكن يبدو أن الرومان أنشأوا ما أدركوا أنه مطلوب لمكافحة المجموعات الصغيرة من قاطعي الطريق، من البدو أو المغيرين الذين ينهبون القوافل التجارية وحمولات التجار سواء الذين يعمرون بتلك المخططات أو الذين يمدون المعسكرات والعاملين في المناجم والمهاجر بما يحتاجونه من مؤن^(١٥) وما يؤكد ذلك قول "ميريدث" بوجود خمسة نقوش هي عبارة عن رسائل من جندي إلى أخيه تتحدث عن الاحتياجات اليومية من الزيت والخبز والخضراوات. الخ، والتي يحتاجها الناس الذين يعيشون في منطقة الفواخير (El- Fawakher) التي تقع علي الطريق من قفط إلى ليوكوس ليمن، ويبدو أن جيشاً كان يقيم في تلك المنطقة لفترة من الزمن^(١٦) وربما يدل ذلك علي أن الفواخير كان بها حامية عسكرية لحماية الطرق^(١٧) فقد كان من أهم واجبات الحاميات العسكرية مراقبة الطرق والإشراف علي القوافل التجارية التي تعبر الصحراء الشرقية إلى قفط، وكذلك السفن التجارية القادمة عبر النيل إلى قفط^(١٨) وكان أهم تلك الحاميات الحامية الموجودة في لاتوبوليس (Latopolis)^(١٩) (أسنا الحالية): والتي كانت ترسل الجنود للعمل في حراسة الطرق الصحراوية الممتدة بين النيل والبحر الأحمر^(٢٠).

فضلاً عن وجود بعض الفرق العسكرية التي تقوم بحراسة المخارج وآبار المياه في الصحراء الشرقية، وكذلك تلك الموجودة علي الطرق المستخدمة^(٢١).

أما الشق الثاني: فهو تعزيز الحكم الروماني (أو تعزيز وجود الاحتلال الروماني) فقد كانت الحاميات العسكرية تقيم محطة حيثما كان السكان يسبون القلائل والاضطرابات، أو في الأماكن التي كان يوجد بها تجارة أساسية أو ممتلكات اقتصادية وذلك بغرض حمايتها^(٢٢). ولقد كانت مصر العليا (Ano Aigyptos) إحدى المواقع التي أثارت القلق في ظل الاحتلال الروماني، بالإضافة إلى أن تلك

المنطقة كانت تؤدي دوراً ووظيفة اقتصادية هامة. لذلك فقد كان من الضروري، بل ولا بد من تواجد عسكري مرئي ومؤكد^(٢٢)؛ ولذلك فقد وضع الرومان فيلقاً في طيبة^(٢٣) وثلاثة كتائب في أسوان (Syene)^(٢٤) فضلاً عن أن تلك المنطقة كانت مركزاً رئيسياً للعديد من الثروات القومية من زمن الاحتلال البطلمي^(٢٥).

(ب) الأبراج:

بالإضافة إلى المخطات التي امتدت علي طول الطرق الصحراوية التي تصل النيل بالبحر الأحمر، فقد أقام الرومان العديد من الأبراج علي طول تلك الطرق (أنظر ملحق رقم ٤ ، ٥ ، ٦ ، ٧) ومن الملاحظ أن تلك الأبراج تقع في أماكن مختلفة فالبعض منها يقع فوق قمة الجبل، والبعض الآخر يقع علي جوانبه، وبعضها أسفل التلال أو علي حوافه، أو تتوسطه، أو مجاورة لقاع الوادي، والعديد منها يقع مباشرة في قاع الوادي^(٢٥). كما يلاحظ أيضاً أن تلك الأبراج تختلف في المقاس و الشكل والصنعة^(٢٦) فقد ثبت بالدليل الأثري أن الأبراج علي طريق قفط - ليوكوس ليمن كانت مربعة الشكل في حين أن بعض الأبراج علي الطرق الأخرى جاءت دائرية الشكل والقليل من الأبراج علي طول طريق أبو شعر (Abu Shaer = ميوس هورموس)، مونس كلاوديانوس (Mons Claudianus) و كينوبوليس (Kaenopolis = قنا Qena) تقترب من أبراج طريق قفط ليوكوس من حيث أنها أبراج مربعة الشكل وكذلك من حيث المقاس والجودة^(٢٧) وإن دل هذا الاختلاف سواء في موقع إقامة البرج أو في شكله أو في مقاسه، فإنما يدل علي اختلاف الغرض من إقامة هذا البرج فضلاً عن أن هذا الاختلاف قد يعكس اختلافاً في عصر البناء والوظيفة^(٢٨) لذلك يبدو أن تلك الأبراج كانت تنقسم إلى ثلاثة أنواع:

- ١- أبراج الإشارة. ٢- أبراج المراقبة. ٣- أبراج التفتيش^(٢٩).

١- أبراج الإشارة:

يري البعض أن الأبراج المربعة الشكل كانت تستخدم كإشارات علي الطريق، فضلاً عن وجود بعض المعالم التي كانت تستخدم لنفس الغرض^(٣٠). وكانت الأبراج التي تستخدم بغرض الإشارة لابد أن تكون ظاهرة للعيان^(٣١) لذلك فقد وضعت تلك أبراج في أماكن مرتفعة بحيث يمكن رؤيتها من بعيد^(٣٢) كذلك كان هناك خط مستمر من العلامات سابقة الذكر بين كل برجين متعاقبين^(٣٣).

وقديماً كان السفر عادة ما يكون باستخدام أدلاء من ذوي الخبرة بتلك الطرق لتحاشي الحاجة إلى علامات الطريق^(٣٤) أو كما ذكر "سترابون" كما قلنا سابقاً "بأن تجار القوافل كانوا يسرون ليلاً مهتدين بالنجوم"^(٣٥) وذلك لأن العديد من الطرق (إن لم يكن جميعها) لم يكن بها علامات ترشد المسافرين إلى الطريق الصحيح ولقد كانت فقط - ليوكوس ليمن علي سبيل المثال - تتجاز من زمن بعيد ولكن لم توضع لها علامات إلا في العصر الروماني، كما أن هناك طرقاً معينة كانت غير واضحة واصبح ارتيادها أكثر سهولة بواسطة الإشارات التي وضعت علي مسافات قريبة وبشكل متكرر^(٣٦).

٢- أبراج المراقبة:

هناك العديد من الأبراج التي شيدت بغرض مراقبة رواد الطريق، لذلك فقد شيدت هذه الأبراج فوق قمم الجبال حتى يتسنى لحارس البرج رؤية الطريق بشكل واضح، وذلك بغرض تأمين الطريق، حيث أن السفن التي تسافر من وإلى الشرق عبر البحر الأحمر وهي محملة بمختلف البضائع تحتاج إلى تأمين تلك البضائع أثناء نقلها عن طريق البر، وكذلك بعض المناجم وخاصة مناجم الذهب، فضلاً عن عمليات النقل

التي تتم بين الأقاليم المختلفة تحتاج إلى إمدادها بالحماية اللازمة عن طريق الحراس المقيمين في المخطات علي امتداد الطرق الصحراوية^(٣٧).

وكان الجنود يرسلون من الحاميات العسكرية الموجودة في المخطات المائية ويتم توزيعهم بالتناوب ليراقبوا الطريق من خلال تلك الأبراج، وكانت المراقبة تتم بالتنسيق مع باقي الأبراج المنتشرة علي طول الطريق، وذلك بتبادل الإشارات أثناء مرور أي من القوافل^(٣٨) ولقد كان هؤلاء الجنود أما انهم يؤدون خدمة إلزامية أو أنها كانت قوات من الجيش النظامي، أو قوات تخدم في مهمة مناوبة حراسة الأبراج^(٣٩) ويبدو أن غالبية الأبراج كانت مأهولة بشكل مستمر، ولكن علي الرغم من وجود ما يدل علي طول فترة الإقامة فإن ما تم العثور عليه غير كاف، وربما يرجع ذلك إلى أن بعض الحاميات العسكرية ربما استخدمت فيما بعد أوعية أكثر مرونة مثل: جلد الحيوانات، والجلد المدبوغ، أو صناديق من سعف النخيل والسلال التي لا يترك منها إلا القليل أو لا يترك منها شيء علي الإطلاق^(٤٠).

وكانت غالبية الأبراج مكشوفة أو كان بها تجويف موجود في قمة بعض الأبراج استخدم كواقى وحامي من الرياح، ومن المحتمل أنه كان يكفي لشخص واحد فقط، بينما يقي الآخريين اسفل البرج ويحل الواحد منهم محل الآخر في فترات منتظمة ويفترض، هذا الوضع وجود حامية إضافية قد تكون مجاورة للبرج^(٤١).

وكان علي المقيمين في البرج أن يكونوا متواجدين بشكل دائم فيه عندما يحين الوقت المناسب لإرسال أو استقبال إشارة بمعرفة عامل الإشارة أثناء مرور إحدى القوافل^(٤٢) ولقد كانت الإشارة ترسل للهيدريوما المجاورة لتعلمها باقتراب وصول القوافل التجارية أو غزو البدو الطامعين في الغنائم، وذلك لكي يكونوا مستعدين، إما لاستقبال القوافل التجارية أو الدفاع عنها^(٤٣).

إن العديد من أبراج المراقبة كانت تقع علي ارتفاعات عالية، وذلك لكي يتسنى للحارس الموجود علي التل أن يري بشكل واضح، وذلك علي عكس الحارس الموجود علي السطح الذي لا يمكنه الرؤية بشكل واضح، ولأن قطاع الطريق والبدو الغزاة يمكن رؤيتهم من أعلي قبل رؤيتهم من أسفل لذلك كان يتوجب علي الحارس الموجود علي التل أن يستلم الإشارات في الوقت المناسب^(٤٤).

ولكن كيف كانت تتم عملية تبادل الإشارات، وما هي الوسيلة التي كانت تستخدم آنذاك؟

يبدو أن عمال الإشارة كانوا يستخدمون النار في إحداث الإشارات اللازمة، ولكن استخدام النار كان يتطلب مواد شديدة الاشتعال. وكذلك وجود صعوبة في إمداد الأبراج التي تقع علي مسافات بعيدة بالوقود، فضلاً عن أن الغرفة التي توجد في قمة البرج قد لا تفي بالغرض، علاوة علي ذلك، لا يوجد دليل علي وجود رمال أو دليل علي الاحتراق (كما أثبت ذلك عمليات التنقيب التي تمت في أماكن تلك الأبراج). ولكن علي أية حال فإن وجود المئات من الفجوات في جدران الأبراج قد ينهض دليلاً علي استخدام تلك الفجوات كأماكن لوضع المشاعل التي يمكن رؤيتها ليلاً^(٤٥).

وربما كان عمال الإشارة يستخدمون نوراً كاشفاً، مع ذلك فإن الرياح القوية المستمرة في الإقليم قد تبدو دليلاً مناهضاً لذلك^(٤٦).

وربما استخدم أيضاً عمال الإشارة الأعلام الملونة اللامعة، ولكن تلك الأعلام ربما استخدمت أثناء النهار حيث تكون الرؤية سهلة لمسافة ٥ كم^(٤٧).

كما أنه من الممكن أن يكون عمال الإشارة قد استخدموا الزجاج العاكس (المرايا) أو أسطح مصقولة أخرى تعكس ضوء الشمس. ولا بد أن تكون الأدوات المستخدمة في الإشارات قابلة للحمل أو النقل وذات أحجام صغيرة، مثل الرايات

والمرايا، التي تكون سهلة الحمل ولم تترك أي اثر اليوم. ولكن المرايا المستخدمة في إحداث الإشارات وكذلك الرايات، بالطبع سوف تكون حائلاً دون الاتصال ليلاً^(٤٨). لذلك يبدو أن استخدام المشاعل في إحداث الإشارات كان يستخدم أثناء الليل، أما المرايا والرايات الملونة اللامعة فكانت تستخدم أثناء النهار. كما أن عامل الإشارة كان يتلقى الإشارة من البرج اللاحق له ليرسلها للبرج السابق عليه، وبذلك نري أنه كان هناك نظام دقيق للغاية في مراقبة وتأمين الطرق الصحراوية وروادها سواء من التجار أو المسافرين.

(٣) أبراج التفتيش:

أما بالنسبة لأبراج التفتيش، فيبدو أن الأبراج التي كانت تقع في قاع الوادي كانت تستخدم في ك نقاط تفتيش حدودية^(٤٩).

الطرق البرية

أولاً: الطرق الرئيسية:

لقد كانت تجارة الشرق القادمة عبر البحر الأحمر تصل إلى الإسكندرية عن طريقين: إما أنها كنت تحمل بالسفن حتى أقصى طرف البحر الأحمر عند هيروونوبوليس (Heroonopolis) (تل المسخوطة)، ثم تحملها بعد ذلك السفن النهرية عبر القناة التي حفرها بطلميوس الثاني فيلادلفوس لكي تصل إلى النيل بالبحر الأحمر، ولكن يبدو أن هذا الطريق لم يكن طريقاً موفقاً، حيث تشير الدلائل إلى أن تلك القناة لم تعد صالحة للملاحة قبل نهاية عهد الأسرة البطلمية^(٥٠). أو أن تلك التجارة القادمة من الشرق عبر البحر الأحمر كانت تفرغ في إحدى موانئ البحر الأحمر الجنوبية، ثم تنقل عن طريق دواب النقل عبر الصحراء الشرقية إلى قفط، ثم تحمل من هناك علي السفن النهرية لكي تنقل عبر النهر إلى الإسكندرية^(٥١).

كانت تربط تلك الموانئ الواقعة على البحر الأحمر شبكة من الطرق الرئيسية والفرعية والتي تصلها بالنيل مروراً بتلال البحر الأحمر، وتلك الطرق هي (أنظر ملحق رقم ٨):

١- ميوس هورموس (Myos Hormos) ^(٥٣)

٢- فيلوتيراس (Philoterias) ^(٥٤)

٣- ليوكوس ليمن (Leukos Limen) ^(٥٥)

٤- بيرينيكي (Berenice) ^(٥٦)

٥- طريق هادريان (Via Hadrian)

وكانت تلك الطرق تصل النيل إما عند أبوللونوبوليس ماجنا (إدفو حالياً) ^(٥٣) أو عند كينوبوليس (قنا حالياً) ^(٥٤) أو عند كيتوس (قفط) ^(٥٥) ويذكر بلينيوس (Plinius) ^(٥٦) أن كيتوس كانت سوقاً بالقرب من النيل للتجارة القادمة من الهند وبلاد العرب ^(٥٦) أما أبوللونوبوليس ماجنا، فقد كانت تأتي إليها حركة المرور البرية في العصر البطلمي من بيرينيكي، ولكن في العصر الروماني تضاءلت أهميتها بعد أن أصبحت كيتوس أو "قفط" مركزاً تجارياً بارزاً ^(٥٧).

ولقد نقلت تلك الطرق - فضلاً عن نقلها لتجارة الشرق - منتجات المحاجر والمناجم المنتشرة في الصحراء الشرقية ^(٥٨) حيث كانت تلك الصحراء تمتاز بوجود كم كبير من مناجم الذهب والزمرد (Topaz)، وكذلك محاجر الأحجار المختلفة مثل أحجار الجرانيت والبريشيا (Breccia) ^(٥٩).

(أ) طريق قفط (Coptos) - بيرينيكي (Berenice)

لقد أنشأت بيرينيكي في القرن الثالث ق.م ^(٦٠) من أجل خدمة تجارة الأفيال الإفريقية ^(٦١) القادمة من أثيوبيا (Ethiopia) لصالح البطالمة في الإسكندرية، ولقد كانت تجارة الأفيال تجارة هامة، ويظهر ذلك من خلال نقش عبارة عن خطاب

مؤرخ بالعام ٢٢٤ ق.م كتبه مصري يعيش في بيرينيكى إلى أناس يعيشون في محطة تقع إلى الجنوب من بيرينيكى يخبرهم "بأن رحلة قد أنفذت إلى الجنوب لإحضار أفيال جديدة، ويطمئنهم بأن هذه الأفيال سوف تصل قريباً إلى بيرينيكى وهي في طريقها إليهم مع إمدادات الحبوب"^(٦٠)

بالإضافة إلى تجارة الأفيال^(٦١) فقد خدمت طريق بيرينيكى تجارة الشرق القادمة من الهند وبلاد العرب فضلاً عن خدمتها لحاجر ومناجم الصحراء الشرقية، التي كانت تعمل لصالح الملك البطلمي^(٦٢)، ولقد ظلت بيرينيكى لأربعة أو خمسة قرون الميناء الرئيسي لدخول التجارة بين الشرق ومصر^(٦٣) ولقد ذكر طريق بيرينيكى في العديد من المصادر الأدبية منها ما جاء عند "سترابون" "بأن هناك طريق يمتد إلى البحر الأحمر بالقرب من بيرينيكى، وليس بها مرفأ ولكن بها مرسى صالح للملاحة لحسن موقع الطريق. ويقال أن فيلادلفوس كان أول من فتح بجيشه هذا الطريق الذي لا ماء فيه، وأول من انشأ المخطات فيه كما لو كانت قد أنشئت خصيصاً للقوافل التجارية"^(٦٤).

كما جاء ذكرها أيضاً عند "بليني"، حيث ذكر "أنها تمتد عبر الصحراء الشرقية من فقط إلى بيرينيكى وأن هذا الطريق كان حلقة وصل هامة في الطريق التجاري بين الإمبراطورية الرومانية والهند"^(٦٥).

وربما كان يستخدم طريق بيرينيكى في العصور القديمة ولكنه هجر لسبب ما. وعندما جاء فيلادلفوس أعاد استخدام هذا الطريق من جديد ويؤيد هذا الرأي قول "ميريديث" "بأنه من المحتمل أن بطلميوس الثاني قام بإعادة تأهيل وتحسين الطريق القديم أي طريق بيرينيكى"^(٦٥) وإن كان هذا الطريق لم يكن مستخدماً بشكل كبير لتجارة القوافل خلال العصر الروماني^(٦٦) وكانت المسافة من بيرينيكى إلى النيل براً تبلغ مائتان وستون كيلو متراً^(٦٧) وتبعد عن كينوبوليس (قنا) مسيرة أحد عشر يوماً،

ولكنها لم تكن موقعاً مثالياً؛ بسبب بعدها عن النيل، وكذلك بسبب مياهها الضحلة في المدخل وكذلك الرياح الشديدة^(٦٨).

المحطات الواقعة علي طريق قفط - بيرنيكي

هناك العديد من المحطات التي تقع علي هذا الطريق - من قفط - إلى بيرنيكي - منها ما تم اكتشاف مكانه علي الأرض عن طريق البعثات الأثرية التي عملت في تلك المناطق^(٦٩) ومنها ما ورد عن الكتاب القدامى^(٧٠).

ولقد ورد عن بليبي أسماء ثمان محطات تقع علي هذا الطريق^(٧١) فضلاً عن المحطات التي وردت في مخطوط أنطونين (Antonine Itinerary)^(٧٢) وكذلك من خلال خريطة بيوتنجر^(٧٣) (The Peutinger Map).

محطة المفارق (El-Mefarik)^(٧٤): وهي أول المحطات علي الطريق بعد محطة قفط والتي أعطانا إياها الجغرافيون القدامى كنهاية لطريق قفط - بيرنيكي علي النيل^(٧٥) وهي محطة تم اكتشافها من قبل البعثات الأثرية ولم يذكرها أي من الكتاب القدامى، وتبعد عن قفط حوالي ١٤ ميلاً رومانياً^(٧٦).

محطة فوينيكون (Phoenicon)^(٧٧): وفوينيكون هو الاسم الذي ورد في مخطوط أنطونين^(٧٨) ولكن بليبي لم يذكر هذه المحطة ولكنه ذكر هيدريوما تقع بالقرب منها، سماها الهيدريوما الأولى (Hydreuma I) وذكر أن المسافة بين هذه الهيدريوما وبين قفط حوالي ٣٢ ميلاً رومانياً^(٧٩) في حين أن محطة فوينيكون تبعد عن قفط حوالي ٢٤ ميلاً رومانياً^(٨٠) ويبدو أن بليبي قد اخطأ في تقديره للمسافة إلى الهيدريوما والتي بالتأكيد كانت محطة فوينيكون^(٨١) كما أن المسافة التي جاءت في خريطة بيوتنجر أقل بكثير من المسافة الحقيقية فقد جاءت المسافة في هذه الخريطة ١٢ ميلاً رومانياً، وهذا بالتأكيد خطأ في تقدير المسافة^(٨٢). والاسم الحديث لهذه

الخطة هو لقيطة (Lakéta) وتبعد هذه الخطة عن محطة المفارق السابقة لها بحوالي ١٠ ميل روماني^(٧٦).

محطة ديديمي (Didyme): وتلي محطة "فوينيكون" أو محطة "لقيطة" واسم ديديمي هو الاسم الذي ورد في مخطوط أنطونين^(٧٧) وذكر في خريطة بيوتنجر باسم ديديموس (Didymos)^(٧٨) ولكنها لم تذكر عند بليني ، والاسم الحديث لهذه الخطة هو "خشم المنيه" (Khashm el-Menih)^(٧٩) و"ديديمي" تعني "الخطة الترام"^(٨٠) وتبعد ديديمي عن قفط حوالي ٤٩ ميلاً رومانياً، في حين أنها تبعد عن "فوينيكون" السابقة لها بحوالي ٢٥ ميلاً رومانياً^(٨١).

محطة أفروديت (Aphrodite): وتأتي بعد محطة "ديديمي" أو "خشم المنيه" وأفروديت هو الاسم الذي ورد في مخطوط أنطونين^(٨٢) وذكرت في خريطة بيوتنجر باسم أفروديتيس (Aphroditis)^(٨٣) ولكن بليني أعطانا محطة لم يذكر اسمها لابد أنها محطة "أفروديت"^(٨٤) وتقع هذه الخطة بين هيدريومته الأولى والثانية والتي قال أنها تبعد عن الخطة الأولى (وهي بالنسبة له الهيدروما الأولى) وهي "اللقيطة" (Ellaqeita) مسيرة يوم واحد^(٨٥) وتبعد محطة أفروديت عن قفط حوالي ٧١ ميلاً رومانياً، في حين أنها تبعد محطة ديديمي حوالي ٢٢ ميلاً رومانياً^(٨٦) وذكر "ميريديث" أن هذه الخطة ذكرت لأول مرة في مخطوط أنطونين ولم تذكر في المصادر الكلاسيكية من قبل^(٨٧) والاسم الحديث لهذه الخطة هو "المنيه" (Menih)^(٨٨).

محطة كومباسي (Combasi): وتلي هذه الخطة محطة "أفروديت" أو "منيه" ولقد وردت في مخطوط أنطونين بهذا الاسم^(٨٩) وذكرت في خريطة بيوتنجر باسم كونباسن (Conpasin)^(٩٠) وذكرت عند بليني باسم الهيدروما الثانية (Hydreuma II)^(٩١) والاسم الحديث لها هو "دغباغ" (Daghabag) وتبعد عن قفط حوالي ٩٢ ميلاً رومانياً، في حين أنها تبعد عن محطة أفروديت بحوالي ٢١ ميلاً رومانياً^(٩٢).

محطة أبو قرية (Abu Kariah)^(٩٣): وتأتي بعد محطة "كومباس" أو "دغباج" ولم تذكر من قبل أي من الكتاب القدامى، ولكنها اكتشفت علي الأرض من قبل البعثات الأثرية، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١٠٩ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن المحطة السابقة لها وهي محطة "دغباج" ١٧ ميلاً رومانياً^(٩٣).

محطة جوفيز (Jovis): (راجع ملحق رقم ٩) وهو الاسم الذي ذكر في مخطوط أنطونين^(٩٤) ولكنها ذكرت في خريطة بيوتنجر باسم "ديوس" (Dios)^(٩٥) ولم تذكر عند بليني، والاسم الحديث لهذه المحطة هو بيزا (Beza)^(٩٦) وهي عبارة عن محطة صغيرة، وصهريج للمياه، وبتر وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ١١٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن المحطة السابقة عليها وهي محطة "أبو قرية" ٧ ميلاً رومانياً^(٩٧).

محطة أريستونيس (Aristonis): وذكرت هذه المحطة في مخطوط أنطونين بهذا الاسم^(٩٨) ولكنها ذكرت في خريطة بيوتنجر باسم "اكسرون" (Xeron)^(٩٩) ولم تذكر هذه المحطة عند بليني. والاسم الحديث لهذه المحطة هو "جرف" (Gerf)، ويطلق عليها "كويات" اسم "فيسالي" (Fessali) وتبعد عن قفط حوالي ١٣٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة "جوفيز" حوالي ٢٠ ميلاً رومانياً^(١٠٠).

محطة فالاكرون (Phalacron): وهو الاسم الذي ذكرت به في مخطوط أنطونين^(١٠١) ولكنها ذكرت في خريطة بيوتنجر باسم "فيلاكون" (Philacon)^(١٠٢) ولكنها لم تذكر عن بليني، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي (١٥٧) ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أريستونيس السابقة عليها بحوالي ٢١ ميلاً رومانياً^(١٠٣) وعند هذه المحطة تتفرع طريق بيرنيكي إلى فرعين: فرع يكمل الطريق إلى بيرنيكي والآخر يتجه نحو الغرب حتى يصل إلى أبوللونوبوليس (إدفو) علي النيل^(١٠٤) والاسم الحديث لهذه المحطة هو "دويج" (Dweg)^(١٠٥).

محطة قرية أم عشرة (Kariat Umm Ushrah): وهذه المحطة من المحطات التي تم اكتشافها على الأرض من قبل البعثات الأثرية، ولم يذكرها أي من الكتاب القدامى، وتبعد هذه المحطة عن فقط حوالي ١٧١ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة فالاكرون السابقة عليها بحوالي ١٤ ميلاً رومانياً^(١٠٦).

محطة أبوللونوس (Apollonos): وتأتي هذه المحطة بعد محطة "أم عشرة". وذكرت هذه المحطة في خريطة بيوتنجر باسم "أبوللونوس" أيضاً^(١٠٧) وذكرت عند بليبي باسم "أبوللو" أو "أبوللونوس"^(١٠٨) والاسم الحديث لهذه المحطة هو "وادي جمال" (W.Gemal) وتبعد هذه المحطة عن فقط حوالي ١٨٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة "أم عشرة" بحوالي ١٥ ميلاً رومانياً^(١٠٩) ومحطة أبوللونوس محطة مستطيلة^(١١٠) ويتفرع منها طريق يتجه شرقاً ثم شمالاً مروراً بمناجم الزمرد في محطة سيكيت (Siket)^(١١١) ثم جبل "زابارا" (Zabara) أو جبل "سماراجدوس" (Smaragdus) ثم تستمر في الاتجاه شمالاً^(١١٢) حتى تصل إلى مناجم السذهب في "سوكاري" (Sukari) ثم تصل إلى محطة تقع في الشمال الغربي منها تسمى محطة "القرية" (Kreyah) ثم تتجه إلى الشمال الغربي حتى تلتقي مرة أخرى بطريق بيرينيك في محطة "جوفير" أو "بيزا"^(١١٣).

وفي الجنوب (جنوب محطة أبوللونوس): يتجه هذا الطريق إلى الجنوب الشرقي على امتداد "وادي جمال" في "أم كابو" (Umm Kabu) والتي يحتمل أن محطة عربية^(١١٤) كما أن هناك محطة تقع إلى الغرب من محطة "أبوللونوس" تسمى جيلي (Geli)^(١١٥) وهي من المحطات التي اكتشفت من قبل البعثات الأثرية^(١١٦).

محطة أبو هيجيليج (Abu Hegilig): ولم تذكر هذه المحطة من قبل أي من الكتاب القدامى، ولكنها اكتشفت من قبل البعثات الأثرية، وبها خزانان للمياه، وتبعد عن فقط حوالي ٢٠٦ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أبوللونوس السابقة عليها بحوالي ٢٠ ميلاً رومانياً^(١١٧).

محطة كبالسي (Cabalsi): وكبالسي هو الاسم الذي ورد في مخطوط أنطونين، ولكنها جاءت في خريطة بيوتنجر باسم "كابو" (Cabau)^(١١٦) ولم تذكر هذه المحطة عند بليبي.

والاسم الحديث لهذه المحطة هو "أبو غصون" (Abu Ghusun)، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ٢١٢ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة أبو حيجيليج، بحوالي ٦ ميل روماني^(١١٧).

محطة أبو غالكة (Abu Ghalka): وتلي محطة "أبو غصون" أو "كبالسي" وهي محطة صغيرة، اكتشفت من قبل البعثات الأثرية، ولم تذكر من قبل أي من الكتاب القدامى، وتبعد هذه المحطة عن قفط حوالي ٢١٨ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن قفط حوالي ٦ ميل روماني^(١١٨).

محطة خاشير (Khashir): يذكر "موراي" أن محطة "نوفوم هيدريوما" (Novum Hydreuma) والتي جاءت عند بليبي هي نفسها محطة "خاشير" والتي تم اكتشافها من قبل البعثات الأثرية، وذلك لأنها تقع تقريباً في نفس المكان الذي حدده بليبي علي أنه محطة "نوفوم هيدريوما". وتبعد محطة خاشير عن قفط حوالي ٢٣١ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن المحطة السابقة عليها، وهي محطة "أبو غالكة" حوالي ١٣ ميلاً رومانياً^(١١٩) ولم تذكر هذه المحطة في مخطوط أنطونين، ولا في خريطة بيوتنجر.

محطة كينون (Cenon)^(١٢٠): واسم هذه المحطة طبقاً لما جاء في مخطوط أنطونين، وكذلك وفقاً لخريطة بيوتنجر^(١٢١) ولكن بليبي يسمي هذه المحطة "فيتوس هيدريوما" (Vetus Hydreuma) كما يسميها أيضاً "هيدريوما تروجلويتكا"^(١٢٢) والاسم الحديث لهذه المحطة هو "أبو قرية" (Abu Kureyah)^(١٢٣).

ومحطة "أبو قرية" أو "كينون" هي أقرب المحطات علي الطريق المؤدي إلى بيرينيكى وبها ثلاثة حصون صغيرة، تقع علي وديان منعزلة تمتد لمسافة ميل علي الوادي، بحيث يفصل بينها مسافات من الأرض، ويطل آخر هذه الحصون علي نهر بجانبه بقايا من الممكن أن تكون بداية لجدول مائي صغير يمتد حتى موضع المحطة الرئيسي^(١٢٣) فضلاً عن أن هذا الحصن الصغير يضم بين جوانبه نقطة عالية يمكن من خلالها رؤية المناطق الأخرى^(*) وتعتبر هذه المحطة نقطة التقاء مع طريق هادريان (Via Hadrian)^(١٢٤) وتبعد هذه المحطة عن فقط حوالي ٢٤٢ ميلاً رومانياً بينما تبعد عن المحطة السابقة عليها وهي محطة "خاشير" حوالي ١١ ميلاً رومانياً^(١٢٥).

محطة سيكيت (Sikét): هذه المحطة تم اكتشافها من قبل البعثات الأثرية، ولم يذكرها أي من الكتاب القدامى، وهي محطة صغيرة، تقع علي بعد حوالي ٢٥٥ ميلاً رومانياً من فقط، بينما عن محطة "أبو قرية" بحوالي ١٣ ميلاً رومانياً^(١٢٦).

محطة بيرينيكى (Berenice): وذكرت هذه المحطة عند بليني في كلاً من مخطوط أنطونين، وخريطة يوتنجر^(*) (١٢٧) وكذلك عند سترابون^(١٢٨) وتبعد هذه المحطة عن فقط بحوالي ٢٥٩ ميلاً رومانياً، بينما تبعد عن محطة سيكيت بحوالي ٤ ميلاً رومانياً^(١٢٩) والاسم الحديث لهذه المحطة هو "مدينة المراس" (Medinat El. Harras)^(١٣٠).

وكان طريق "بيرينيكى" هو الطريق المفضل لكل من البطالمة والرومان. ثم تضاءلت أهميته وأصبح طريق "ميوس هورموس" (Myos Hormos) هو الطريق المفضل لدي الرومان^(١٣١).

و يؤكد "سترابون" علي أهمية طريق "ميوس هورموس" ويصفه بأنه الطريق الأشهر ما بين الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر. بل والأكثر رواجاً^(١٣٢) نجد أن بليني يؤكد أيضاً علي أهمية طريق بيرينيكى. وأن التجارة كانت تتجه عبره، بل وأن

الأسطول كان يبحر من ميناء بيرينيكى إلى الهند^(١٣٣) ويفسر "الستون" (Alston) ذلك بأن طريق بيرينيكى ربما تطورت بعد عصر سترابون (٦٤ ق.م - ٢١ م) وقبل عصر بليني (٢٣ - ٧٩ م)^(١٣٤).

(ب) طريق قفط - ميوس هورموس (*):

لقد كان طريق ميوس هورموس (أنظر ملحق رقم ١٠) أحد أهم الطرق التي تربط النيل بالبحر الأحمر، والتي تنقل تجارة الشرق القادمة عبر البحر الأحمر. حيث كانت السفن التجارية تفرغ جزء من حمولتها في هذا الميناء، ثم تنقل علي دواب النقل عبر هذا الطريق مجتازة الصحراء الشرقية، حتى تصل إلى قفط علي النيل^(١٣٥). ولقد كان بهذا الطريق حركة مرور كبيرة؛ وذلك بسبب وجود العديد من المحاجر التي يمر بها هذا الطريق مثل محاجر جبل بورفايريتيس (Mons^(*) Porphyrites) أو جبل الدخان^(*) وكذلك جبل كلاوديوس (Mons Claudianus)^(١٣٦). ولقد كانت منتجات تلك المحاجر تنقل عبر هذا الطريق، حيث كانت آلاف الأطنان من الأحجار (وخاصة أحجار السماق) تنقل إلى روما، وذلك عن طريق عربات نقل تجرها الحيوانات حتى تصل إلى النيل عند كينوبوليس (kaenopolis) قنا (Qina) ثم توضع في المراكب النهرية لتنقل عبر النيل إلى الإسكندرية ومن هناك تشحن في السفن الشراعية التي تحملها عبر البحر المتوسط إلى ميناء روما (ميناء أوستيا)^(١٣٧). فضلاً عن أن بعض منتجات مناجم ومحاجر الصحراء الشرقية كانت تنقل عن طريق البحر الأحمر، حيث تنقل من المحاجر والمناجم في العربات التي تجرها الحيوانات حتى ميناء ميوس هورموس^(*) ومن هنالك تشحن في السفن التي تنقلها عبر البحر حتى ميناء القلزم (Clysma)^(١) ثم تنقل عن طريق المراكب عبر قناة النيل القديمة التي تربط النيل بالبحر^(١) ومن النيل تشحن بالسفن عبر النيل حتى الإسكندرية ومنها تنقل إلى روما^(١٣٨) ويشير "تشارلز وورث" إلى أن

استغلال المحاجر التي في الصحراء الشرقية ظل منذ العصر البطلمي وربما قبل ذلك- واستمر طوال العصر الروماني تقريباً، كما يشير إلى أن الرومان قد مارسوا بعض السيطرة علي المناجم والمحاجر طوال فترة حكمهم^(١٣٩) ولقد احتاجت تلك المحاجر والمناجم والمستعمرات الأخرى إلى مصادر ضخمة ومنتظمة لبعض المواد التي تحملها القوافل التجارية^(١٤٠) مما كان سبباً في رواج التجارة علي هذا الطريق^(١٤١).

ولقد قام أغسطس ببناء صهاريج المياه علي الطريق بين قفط و ميوس هورموس مما أدى علي انتعاش التجارة في البلاد بوجه عام^(١٤١). كم تم تزويد الطريق فيما بعد بمحطات المياه واستراحات للتجار^(١٤٢) فضلاً عن توفير حراس مسلحين في تلك المحطات لحماية المسافرين^(١٤٣).

المحطات الواقعة علي طريق قفط - ميوس هورموس

هناك العديد من المحطات التي تقع علي طول هذا الطريق ابتداء من قفط علي النيل مروراً بكنوبوليس شمالاً والتي تقع علي النيل أيضاً، حتى تصل إلى ميناء ميوس هورموس علي البحر الأحمر.

واستناداً إلى قول "سترابون" بأن الرحلة من ميوس هورموس تستغرق ستة أو سبعة أيام.

«η δ οδός ἐστὶν ἐξ ἡ ἑπτα ἡ μερῶν»⁽¹⁴⁴⁾

فإن متوسط عدد المحطات من قفط إلى ميوس هورموس يكون ست محطات بين محطتي البداية والنهاية، حيث أنه من المحتمل أن عدد المحطات يطابق عدد الأيام^(١٤٥) ويفترض "موراي" أن الخطة الإضافية لابد وأنها تقع بجوار المحطات الخمس التي وجدت بالفعل، وبناء علي ذلك فإنه حدد مكان الخطة السادسة بجوار بئر "أرس" (Aras) وهو المكان الذي يتشعب منه الطريق إلى فيلوتيراس (Philoteris) ومونس كلاوديانوس^(١٤٦) ويؤكد كل من "ميرديث" و "تريجيتر"

(Tregenza) قول "مواري" بقولهما بوجود آثار بقايا محطة بالقرب من البئر في "الأراس" ^(١٤٧) بل ويرجح كل منهم إمكانية وجود محطة بين محطة قنا ومحطة الحيتة (El Hetah) (= قصر الجن) (Kaser El-Jin) (أنظر ملحق رقم ١١، ١٢) علي الطريق المتجه جنوب وادي "قنا" ومحطة "وادي الاطرش" (Wadi El Atrash) وذلك لأن المسافة بين قنا والحيتة كبيرة ومن غير المعقول عدم وجود محطة بينهما ^(١٤٧).

إن الطريق من قفط إلى ميوس هورموس يتبع النيل من قفط إلى قنا (kaenopolis) ومن ثم يتوغل داخل الأراضي إلى "وادي قنا" (Wadi Kenah) ثم إلى بئر أراس وهو بئر قليل الملوحة ^(١٤٨) وهو أول بئر روماني في المسافة من قنا إلى جبل الدخان (جبل بورفايريتيس) ويقع علي بعد حوالي ٢١ كم من قنا ^(١٤٩). ومن محطة "الأراس" يستمر الطريق في الصعود شمالاً إلى وادي قنا حتى يصل إلى محطة "الحيتة" (El-Hetah) أو قنا القديمة (Qena El Kadim) والتي تبعد عن قنا بحوالي ٥١ كم ^(١٥٠) وهي المحطة الثانية علي الطريق من قفط إلى ميوس هورموس ^(١٥١).

وتتكون محطة الحيتة من جزأين :

الجزء الأول: هو الحصن الذي في مستوي الوادي، بالإضافة إلى موضع للحيوانات يقع بجانبه.

الجزء الثاني: مبني من الطوب اللبن علي تل صغير، يبدو أنه مركز قيادة لإحدى الوحدات العسكرية المرابطة هناك، أو مركز قيادة رجال الشرطة المناط بهم حماية الطرق الصحراوية ^(١٥٢) ويبدو أن محطة الحيتة كانت محطة للمياه، وذلك لوجود خزان مياه بها فضلاً عن وجود بئر للمياه، ودروب للحيوانات أيضاً ^(١٥٣).

ومن "الحيتة" يدور الطريق إلى الشمال الغربي عبر سهل "نجم الطير" (Nagaat-Ter) ثم إلى محطة "الساقية" أو "ساقية الطير" (Sakiat -Eter) (أنظر ملحق رقم ١٣) والتي تبعد عن قنا بحوالي ٧٠ كم^(١٥٤).

ولقد أشار "سكيف" (Scaife) إلى نقطة تقع بالقرب من الحيتة علي بعد أربعة أميال منها، ووصفها بأنها بقايا معلم صغير يبدو أنه كان يحتوي علي ثلاثة أو أربعة حجرات قفط، كما لاحظ أيضا وجود أعمدة تمتد من هذا الموضع إلى محطة "الساقية"^(١٥٥).

ومحطة الساقية، هي محطة مياه (Hydreuma)، تحتوي علي بئر وخزان ضخيم للمياه، وعلي بعد مسافة ليست بقليلة يتشعب الطريق^(١٥٦) المحطة التالية التي تقع علي هذا الطريق هي محطة "دير الأطرش" (Dir El- Atrash) (أنظر ملحق رقم ١٤) وتبعد عن كينوبوليس (قنا) بحوالي ١٠٠ كم^(١٥٦) وفي دير الاطرش حصن ضخيم ذو حوائط لحوالي ٩٠ م^(١٥٧).

أما المحطة التي تلي دير الاطرش، هي المحطة التي تقع خلفها من ناحية الشمال، وهي محطة قطر (Kattar)، وتبعد عن قنا بحوالي ١٢٣ كم، ثم يعبر الطريق، بعد ذلك الحد الفاصل علي يبلغ ارتفاعه حوالي ٥٦٠ فوق مستوي سطح البحر^(١٥٨).

ثم تأتي بعد ذلك محطة البادية (El-Badia)^(١٥٩) والتي تبعد عن قنا حوالي ١٤٣ كم، ويوجد بها هيدريوما، وبئر للمياه، ومحطة البادية، محطة محصنة تحصيناً قوياً وذلك لوقعها علي صخرة^(١٥٩) وهي عبارة عن ساحة صغيرة تماماً، وبها أبراج في الأركان وفي وسط الجدران^(١٦٠) والحصن حوالي ٤٥ م × ٣٧ م^(١٦١).

وفي النهاية تأتي إلى محطة ميوس هورموس، والاسم الحديث لهذه المحطة أو الميناء هو "أبو شعر قبلي" (Abu Shaar Kibbli) وجد أن محطة ميوس هورموس (أبو شعر قبلي) ذات مدخلين إلى الشمال والي الجنوب وهي مربعة الشكل

تقريباً^(١٦٢) وحصن أبو شعر به ما يقرب من ١٣ أو ١٤ برجاً علي الجدران وفي أنحاء أخرى من الحصن، ومن المحتمل أن هذا الحصن لم يكن يمثل الاستخدام الأول لموقع المستخدم في التجارة الشرقية^(١٦٣).

(ج) طريق ققط ليوكوس ليمن (الميناء الأبيض "Leucos Limen"):

يبدو أن هذا الطريق (أنظر ملحق رقم ١٥) كان يستخدم منذ العصر الفرعوني، حيث يذكر "مواري" أن المصريين القدماء كانوا يفضلون هذا الطريق، وإنه يعرف لديهم باسم "دوا أو" (Duaua)^(١٦٤).

وكذلك يذكر "سليم حسن" أن هذا الطريق كان يستخدم منذ عهد الدولة القديمة، وإن ميناء "ليوكوس ليمن" الذي كان يعرف آنذاك باسم "سوا أو" (Suau) أو "دو أو" كان ميناء بلاد بونت "Punt"، أي أن كان الميناء الذي تقلع منه السفن المصرية المتجهة إلى بلاد بونت، كما أنه كان طريق القوافل المتجه إلى محاجر الحمامات (El Hammamat)^(١٦٥) تلك المحاجر التي ذكر "مواري" أنها كانت مشهورة في العصور الفرعونية، حيث العديد من النقوش التي تم العثور عليها "بالحمامات" والتي ترجع إلى عصر الأسرات وما قبله مما يرجح أن هذا الطريق كان مستخدماً وبشدة في العصور الفرعونية^(١٦٦) واستمر استخدام هذا الطريق في العصر البطلمي فقد كان ميناء ليوكوس ليمن، الذي انشأ في ذلك العصر (ربما علي أنقاض الميناء القديم دوا أو) يخدم تجارة الشرق القادمة من البحر الأحمر^(١٦٧).

أما في العصر الروماني فقد استخدم هذا الطريق بشكل رئيسي، حيث كانت القوافل التجارية تعبر خلاله الصحراء الشرقية محملة ببضائع تستورد من الشرق. وتصدر إليه، بالإضافة إلى منتجات المناجم والمحاجر في الإقليم الذي كان يمر من خلاله هذا الطريق^(١٦٨). وكان هذا الطريق كغيره من الطرق التي تعبر الصحراء

الشرقية يمر ببعض المناجم والمحاجر والتي تمتد علي طول هذا الطريق^(١٦٩) ويعتبر هذا الطريق هو الأقرب ما بين الطرق الصحراوية التي تمتد ما بين النيل والبحر الأحمر، وذلك لأن طول هذا الطريق يبلغ ١٧٥ كم^(١٧٠).

المحطات الواقعة علي طريق قفط - ليوكوس ليمن:

هناك العديد من المحطات المائية (الهيدريوما)، والاستراحات، والمراكز السكانية التي تقع علي هذا الطريق^(١٧١) فضلاً عن وجود العديد من المنازل المكعبة الشكل. والتي كان يقيم بها الحراس الذين كانوا يعملون في أبراج المراقبة^(١٧٢) حيث كان يوجد علي امتداد هذا الطريق ما يقرب من خمس وستون برجاً استخدمت في الأغراض المختلفة^(١٧٣) والعديد من المحطات التي تمتد علي طول هذا الطريق تحتوي علي آبار أو صهاريج للمياه، كمصادر مياه صالحة للشرب^(١٧٤).

ويبدو أن هذه المحطات شيدت لأسباب أمنية، إذ أنها تغطي مساحات طويلة تقرب من (١٠٠٠) إلى (٣٠٠٠) متر مربعاً، وشيدت غالبيتها من الأحجار علي وجه الخصوص^(١٧٥).

وطبقاً لقول "سترابون" فإن بعض رحلات الصحراء الشرقية وخاصة القوافل التجارية كانت تسير ليلاً^(١٧٦) وذلك لكي تتجنب القوافل التجارية الحرارة الشديدة خاصة في الصيف، وتدل المعالم المعمارية لتلك المحطات والأبراج الموجودة علي هذا الطريق علي أنها شيدت لتأمين تلك الرحلات الليلية والتي كانت محفوفة بالمخاطر بدرجة كبيرة^(١٧٧) وخاصة من قبل قطاع الطرق الذين كانوا يهاجمون القوافل التجارية والتي تعبر من خلال الصحراء^(١٧٨) وبشكل خاص القوافل التجارية التي كانت تحمل حمولات ذات قيمة عالية^(١٧٩).

ومن المحتمل أن هناك محطات كانت تقصد بغرض الأمن أكثر منها للراحة، حيث أن الغرض الأساسي للمحطات كان لإقامة الحاميات العسكرية التي تحرس

الطرق، وتخدم الأبراج الموجودة على امتداد الطريق^(١٨١) وكذلك لإحكام السيطرة على السكان ومنع قيام أي حركات مقاومة ضد الوجود الروماني في البلاد.

ولقد كانت المحطات على امتداد الطريق تحفظ مصادر المياه سواء كانت من الآبار أو من الصهاريج غالباً داخل أسوارها، حيث كانت هناك أحواض طبيعية مخصصة لتجميع مياه الأمطار في الجبال، وكذلك لتحتجز المياه السطحية، ولكن تلك الصهاريج لم يكن يعتمد عليها في الأمطار الغير منتظمة والقليل منها كان ملائماً بعض الشيء^(١٨٢).

ومن المحتمل أن كل محطة كان بها بئر ومن الممكن وجود العديد من الآبار الصغيرة، وفي العديد من المحطات كان البئر ذا قطر ضخم، وفي بعض الحالات تكون ذات قطر صغير^(١٨٣).

ولا شك أن المياه في محطات المياه المحصنة (الهيدريوما) كانت ضرورية لهؤلاء المقيمين في المحطة هناك، وللجماعات التي تقيم على الطريق بشكل ثابت، والأهم من ذلك استخدام الأراضي الزراعية ومتطلبات الحيوانات^(١٨٤)، مع افتراض أن العديد من المسافرين القادمين من النيل يحملون المياه الخاصة بهم، ومع ذلك فإن القادمين من ليوكوس ليمن يعتمدون على آبار الصحراء الشرقية، فضلاً عن أن المياه على امتداد الشاطئ كانت غير صالحة للشرب، وذلك لأنها كانت مالحة، ومصدر المياه من المؤكد أنه كان داخل البلاد^(١٨٥)؛ لذلك فإن محطات المياه كانت ذات أهمية بالغة ووجودها كان ضرورياً على امتداد الطرق أما فيما يتعلق بالحصون على طول الطريق من قفط إلى ليوكوس ليمن فكانت تقع دائماً في قاع الوادي، وكسيت الأبراج المستطيلة منها تقريباً بأسوار واقية يبلغ محيطها حوالي ١٤٠ م إلى ٢٢٠ م ، ويبلغ سمكها حوالي ١.٥ م ، ولم تأخذ المحطات الوجهة الشرقية، فمداخل المحطات

بشكل عام تتجه نحو الشمال أو الجنوب، ويوجد دائماً بالمحطة حجرة فسيحة للقوافل الصحراوية^(١٨٥).

التجارية، وعادةً ما تكون المحطات ذات أبراج على شكل نصف دائرة^(١٨٦) في كل زاوية، وأبراج تقع في الوسط على طول كل حائط، فضلاً عن وجود برجان يحيطان بمدخل المحطة^(١٨٥).

ولم تكن جدران الحصون ذات دعائم ولكن الأبراج الخارجية التي تقع في الوسط، والجدران العمودية للحجرات الداخلية كانت تقوم مقام تلك الدعائم.
(١٨٦)

وكان يوجد بالمحطة (الحصن) فناء مفتوح ذو حجرات متجاورة، وغرف مستطيلة، وتوجد غرف كزنازين داخل الجدران الخارجية^(١٨٧)، من الممكن أن تلك الغرف كانت تستخدم في تخزين البضائع الخاصة بالقوافل التجارية، أو أنها كانت للمؤن الخاصة بالجنود المقيمين بالمحطة، أو أنها كانت تستخدم في التحفظ على قاطعي الطريق والمغربين أو المخالفين تمهيداً لإرسالهم للمحاكمة.

ولم تكن هناك أسقف تغطي الحجرات في تلك المحطات، وذلك لان السقف يمنع سقوط الأشعة أو يحد منها، ومن المحتمل انه كان من الخشب الذي اختفى منذ زمن^(١٨٨).

على امتداد الطريق الصحراوية الوسطى (القصير - النيل) لم يكن هناك تمويل للحيوانات خارج أسوار الهيدريوما^(١٨٩)، ذلك لعدم وجود أوزاناً ضخمة كانت تنقل على امتداد ذلك الطريق، وبالتالي لم يكن هناك حاجة إلى العدد الضخم من الحيوانات أو الأماكن التي تأويهم^(١٨٩).

وكذلك لم تكن هناك أي قنوات مائية خارج أي من المخطات على امتداد الطريق الصحراوي المركزي ماعدا في الزرقة (El Zerkah) حيث توجد هناك قناة ملتصقة عبر أسوار الحصن تدل على هذا الغرض^(١٩٠).

ومع ذلك فإن غياب التسهيلات على امتداد ذلك الطريق ربما يدل على أن الحيوانات كانت تجلب إلى الداخل (أي توضع داخل المخطط) وبما أن القوافل التجارية تألفت من حيوانات نقل وليس عربات ذات عجلات فقد كان من السهل إحضار تلك الحيوانات إلى الداخل^(١٩١).

معظم المخطات بها العديد من السلام بنيت بشكل موازى وموضوعة في الوجه الداخلي للأسوار الدفاعية الخارجية وليست موضوعة بشكل عمودي على الجدران، تلك السلام هي مفتاح الدخول إلى الجدران من أجل الحراس والخبراء لتأكيد الاهتمام بالأمان^(١٩٢).

إن النقوش الموجودة وخاصة الأواني الفخارية التي على السطح قد تشير إلى أن محطات المياه المحصنة على طول الطريق الصحراوية المركزية وجدت في النصف الأول من الحكم الروماني. وهناك نقش لاتيني على التل بالقرب من المخطط في المويه (ElMuweih) يشير إلى فارس من وحدة سلاح الفرسان الروماني، ومبنى المخطط، وهذا النقش ونقش آخر من فقط مؤرخ ب ٤٣ - ٥٠ م، يذكر المبنى وإعداد آبار الصحراء الشرقية وكذلك الهيدريوما عن طريق وحدات فيلق غير معروف، وتفترض تلك النقوش أن المخطات استخدمت في بداية العصر الروماني^(١٩٣).

ومع ذلك ربما يكون بعضها قد شيد على أنقاض المباني الأولية، ويبدو أنه كان هناك نشاطاً على طول ذلك الطريق في العصر الفرعوني^(١٩٤).

ويلاحظ أن معالم الأبراج على طريق فقط - ليوكوس ليمن غير واضحة ويكتنفها الغموض، كما أن الغرض من إقامتها غير محدد بشكل واضح، وتبلغ

المسافات الفاصلة بين كل برج وآخر من أقل من ١ كم إلى أكثر من ٥ كم في كل مكان، ولقد دل فحص العديد من تلك الأبراج إلى أنها ترجع إلى العصر الروماني^(١٩٥).

تعتبر منطقة الفواخير نقطة منتصف عندها الطريق من قفط إلى ليوكوس ليمن، حيث يقع ثلاثة أرباع (٣/٤) الأبراج تقريبا ما بين الفواخير وليوكوس ليمن، بينما يقع الربع الآخر ما بين الفواخير والنيل^(١٩٦). والعديد من الأبراج على ذلك الطريق بها فجوة تقع أعلى البرج^(١٩٧).

ويبدو أن غالبية الأبراج على امتداد ذلك الطريق كانت مأهولة بشكل مستمر^(١٩٨)، وتشير الأبراج ذات المزاغل إلى أن الغالبية منها شيدت في نفس الفترة الزمنية ولنفس الغرض^(١٩٩). ألا وهو مراقبة القوافل التجارية التي تمر عبر ذلك الطريق وإمدادها بالحماية عن طريق حراس مسلحين^(٢٠٠)، خاصة وأن تلك القوافل التجارية كانت تتعرض لهجمات قاطعي الطريق والبدو الطامعين في الأسلاب.

وستتناول المخططات على هذا الطريق ابتداء من محطة ليوكوس ليمن الواقعة على البحر الأحمر حتى محطة قفط الواقعة على نهر النيل.

محطة ليوكوس ليمن "أو الميناء الأبيض" (Leukos Limen)

حد البحر الأحمر للطريق الصحراوية المركزية كان في ليوكوس ليمن = البوس بورتوس (Albus Portus) (القصر القديم - Quseir Al Qadim)، ٨ كم شمال القصر الحديث (Modern Quseir) ^(٢٠١).

ولقد دل التنقيب في ليوكوس ليمن على أن البناء أنشئ واستخدم في أواخر القرن الثاني و أوائل القرن الثالث^(٢٠٢) ومن المحتمل أنه في النصف الأول من القرن الأول الميلادي^(٢) ولا يوجد دليل على الوجود البطلمي عدا عملة برونزية واحدة بالية لبطليموس الثالث^(٢) لذلك فإن هذا البناء يبدو أنه أقيم في العصر الروماني^(٢٠٣).

بينما يشير Alston إلى احتمالية أن يكون هذا الميناء قد أسس في العصر البطلمي ولكنه لم يكن ذو أهمية حتى العصر الروماني^(٢٠٤).

ويوجد بالقرب من ليوكوس ليمن حصن في قصر هادي (Qaser Hadi) يستقر أعلى قمة فوق سطح الأرض، ويجاور الشاطئ، ٢.٩ كم شمال ميناء ليوكوس ليمن وهو مستطيل الشكل ١٠ x ١٥ م ويوجد به برج أعلى التل^(٢٠٥).

ويوجد بالقرب من ليوكوس ليمن أيضاً نقطة توقف تسمى الإمباجي أو بشر إمباجي (El Ambagi)، ويبدو أن هذه المنطقة كانت المنطقة الوحيدة الدائمة الخضرة على امتداد الطريق، ومن المحتمل أنها كانت نقطة توقف لليلة واحدة، أو محطة، وربما كان هذا المكان نقطة استراحة ومكان للجمال، للرعي وشرب المياه وبها اثنين من الآبار وأدوات حمل الصهريج^(٢٠٦).

ويبدو أنه كان هناك محطة في بير النخيل (Bir El Nakheil) وهي على مسافة ٦ كم شمال الطريق التي تعبر قم وأدي النخيل، وربما خدمت كأول محطة داخل الأراضي من ليوكوس ليمن، وربما دعمت نقاط المياه التابعة وربما كانت تحتوى على بعض جرار المياه المظلة^(٢٠٧).

وربما كان هناك أيضاً محطة مياه في بير البيدا (Bir El Bida) والتي تبعد حوالي ٩ كم فقط من محطة الأتيمة (El Iteima) وحوالي ١٨ كم من ليوكوس ليمن، ولكن ليس هناك دليل على وجود الهيدريوما بالقرب من مدخل وادي النخيل ولا بالقرب من بير إمباجي ولا بالقرب من بير البيدا^(٢٠٨).

محطة الأتيمة (El Ateima)

أما محطة الأتيمة^(٢٠٩) (أنظر ملحق رقم ١٦) (El Ateima) فكانت أول هيدريوما على الطريق من ليوكوس ليمن، وتقع في قاع وادي الحرامية (W. Haramiya) ^(٢٠٩) (٢٠٩).

ومحطة الأتيمية مربعة الشكل محيط جدرانها أكثر من ٥٠ م على كل جانب، محتوى المنطقة ٢٧٥٠ م، بها أبراج نصف دائرية في كل جانب، وبرج يقع في الوسط^(٢١١) على طول كل حائط، ماعدا الحائط الجنوبي الذي يعتبر المدخل الوحيد للقلعة، وبها برجين لكل- واحد منهم سلام داخلية- يحيطان بمدخل الهيدريوما، وبها أيضاً حجرات مفردة متراصة بجوار الجوانب الداخلية للجدران الغربية والشمالية وهذه الحجرات ضيقة حيث السلام محشورة بين الحجرات والجدران في الأبراج الوسطى التي تساعد على الدخول^(٢١١)

وهذه المحطة هي الوحيدة على امتداد الطريق التي بها مباني خارج أسوار الهيدريوما، حيث يوجد مبنى صغير مستطيل مع مجموعة من الآبار^(٢١٢) وتبعد محطة الأتيمية عن ليوكوس ليمن حوالي ٢٧ كم^(٢١٣) بينما تبعد عن قفط حوالي ١٤٥ كم^(٢١٤).

محطة السيالة (Seyala) :

وتسمى أيضاً (الحاج سليمان) (أنظر ملحق رقم ١٧ (Hagi Suleiman) (ومن المؤكد أن هذا الاسم أطلق عليها في العصر الإسلامي)، وهى إحدى المحطات المتناهية الصغر، لا يوجد بها دليل على وجود حجرات داخل الأسوار، على الرغم من أنه ربما يكون هناك بقايا تحت حطام الجانب الشمالي الغربي، ويوجد بها مجرى مائي مجاور لحوض مياه مخصص للحيوانات^(٢١٥).

مدخل المحطة ربما في الحائط الشرقي^(٢١٦) وتبعد محطة السيالة عن ليوكوس ليمن حوالي ٤١ كم، والمسافة بينها وبين محطة الأتيمية حوالي ١٤ كم^(٢١٧) بينما تبعد المحطة عن قفط حوالي ١٣٢ كم^(٢١٨).

محطة الحمرة (El Hamrah)

وتسمى هذه المحطة (انظر ملحق رقم ١٨) أيضاً وكالة^(٢١٩) الحمرة (Wekalat El Hamrah) وهي قلعة مربعة الشكل ولكنها أصغر من محطة الزرقة^(٢١٩) وبها برجين يحيطان بالمدخل في الجهة الشمالية الجنوبية، بالإضافة إلى برج افتراضي في الزاوية الغربية المهدمة، وبها أبراج في الزاويتين الشمالية والشرقية، وبها غرف مجاورة للجدران الشمالية الغربية والشمالية الشرقية، وغرفة مفردة بجوار الحائط الجنوبي الغربي، وبها مكان مجوف في الساحة ربما يحدد مكان البئر^(٢٢٠)، وتبعد محطة الحمرا عن ليوكوس ليمن حوالي ٥٢ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة السيالة ١١ كم^(٢٢١)، وتبعد عن فقط حوالي ١٢١ كم^(٢٢٢).

محطة الزرقة (El Zerkah)

ويطلق علي هذه المحطة (انظر ملحق رقم ١٩) أيضاً اسم أبو زرقة (Abu Zerkah) أو أبو فناني (Abu Fannani)، وهي تقع في وادي أبو زرقة، وبها متاريس موجودة في أماكن عديدة علي امتداد السور، تاركة ممراً واضحاً، وبها بئر عمقه ١٠ م وقطره ٣٠ م، بها سلالم انحدرت من الشمال الغربي، وبها حجرات مجاورة للجوانب الداخلية للأسوار الرئيسية للحصن علي الجوانب الأربعة منه، وبها قناة مائية في الحائط الشرقي، وربما توصل هذه القناة المياه خارج الأسوار للرجال أو للحيوانات، وبها برج في الركن الجنوبي الشرقي، ربما عمل هذا البرج كنقطة مراقبة ثابتة^(٢٢٣)

وتبعد محطة الزرقة عن ليوكوس ليمن حوالي ٦٤ كم وتبلغ المسافة بينها وبين الحمرا حوالي ١٢ كم^(٢٢٤) وتبعد عن فقط حوالي ١٠٩ كم^(٢٢٥).

الفواخير (El Fawakhir)

وهي ليست محطة بل قد تكون أكثر المناطق المأهولة بالسكان علي طول الطريق، وهناك أوستراكا (Ostraca) وأواني فخارية تثبت أنه كان بها نشاط في العصرين الروماني والبيزنطي، وأنها كانت منطقة مناجم وذهب ومحاجر جرانيت ، ولا يوجد دليل علي وجود قلعة محصنة أو هيدريوما^(٢٢٦) ولكن بها آثار مستعمرة مدنية ومعبد بطلمي^(٢٢٧) وربما كانت تلك المستعمرة للعمال الذين يعملون في المناجم والمحاجر الموجودة في الفواخير. وتبعد الفواخير عن ليوكوس ليمن حوالي ٨٧ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين الزرقة حوالي ٢٣ كم^(٢٢٨) بينما تبعد الفواخير عن قفط حوالي ٨٦ كم^(٢٢٩).

محطة الحمامات (El Hammamat)

وهذه المحطة (أنظر ملحق رقم ٢٠) بها هيدريوما في وسطها يوجد بئر سداسي الشكل^(٢٣٠)، وبها معبد للإله (Pan)^(٢٣١) وبها نقوش تعود إلى أواخر القرن الثاني ق.م وإلى القرن الثالث الميلادي^(٢٣٢)، بالإضافة إلى أن جدارها الشمالي يحتوى على بقايا مشكاة (كوة) مما قد يدل على أن كنيسة أو مسجداً قد بنى هناك^(٢٣٣)، كما أن هذه النقوش تشير إلى أن هذه المحطة ظلت تستخدم طوال العصرين البطلمي والروماني وربما العصر القبطي أو الإسلامي أو كلاهما، فضلاً عن أنها كانت تستخدم بشكل أساسي في العصر الفرعوني^(٢٣٤).

وبمحطة الحمامات بئر عمقه حوالي ٣٢ كم بسلم لولبي^(٢٣٥)، وتبعد محطة الحمامات عن ليوكوس ليمن بحوالي ٩٥ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة الفواخير حوالي ٨ كم^(٢٣٥)، بينما تبعد عن قفط حوالي ٧٨ كم^(٢٣٦).

محطة المويح (El Muweih)

تقع محطة المويح (أنظر ملحق رقم ٢١، ٢٢) في وادي رملي يسمى أم مويح (Umm Muweih) في منطقة التلال السفلية، البرج والجدران في الركن الشمالي قد دمرهم الفيضانات، ولا يوجد دليل على وجود البئر في المحطة، وربما يكون في المنطقة المفتوحة في الجانب الشمالي، وبها بئر حديث هو بئر المويه، وبها صهريج للمياه ملتصق بالخوائط في الركن الجنوبي الشرقي، وعلى بعد حوالي ٥٠٠ م إلى الشمال الغربي يوجد تل صغير يحتوي على رسومات فرعونية وكتابات لاتينية وقد تدل تلك الرسومات على أن هذا الموقع موجود منذ العصر الفرعوني^(٢٣٧)، وتبعد المويه عن ليوكوس ليمن حوالي ١١١ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين الحمامات حوالي ١٦ كم^(٢٣٨)، بينما تبعد عن قفط حوالي ٦٣ كم^(٢٣٩).

محطة قصر البنات (Kaser El Banat)

سميت هذه المحطة (أنظر ملحق رقم ٢٤، ٢٣) بهذا الاسم لوجود كتابات على بعض الصخور المنعزلة شمال المحطة تعرف بقصر البنات^(٢٤٠).

تقع محطة قصر البنات في منطقة التلال السفلية، وهي المحطة الأصغر حجماً ما بين المحطات التي تقع على طول هذا الطريق، وبها حجرات تقع داخل جدران المحطة على امتداد الجوانب الأربعة، ولا يوجد ما يشير إلى وجود أبراج الدفاع ما عدا إمكانية وجودها في الركن الجنوبي الشرقي، وقد يكون هناك العديد من الصهاريج في الناحية الجنوبية للمحطة، ولكن لا يوجد دليل على وجود بئر بها^(٢٤١).

وتبعد هذه المحطة عن ليوكوس ليمن حوالي ١٢٥ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة المويه حوالي ١٤ كم^(٢٤٢)، بينما تبعد عن قفط حوالي ٤٨ كم^(٢٤٣).

محطة اللقيطة (El Laqeita)

كانت هذه المحطة نقطة توقف رئيسية على كل من طريقي قفط - برنيكي و قفط - ليوكوس ليمن، وتعتبر نقطة التقاء بين الطريقين، فضلاً عن أنها كانت أكثر مصادر المياه سهوله وأقربهم للنيل^(٢٤٤). وتبعد هذه المحطة عن ليوكوس ليمن حوالي ١٤٠ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة قصر البنات حوالي ١٥ كم^(٢٤٥)، وتبعد عن قفط حوالي ٣٤ كم^(٢٤٦).

محطة الماتولا (El Matula)^(١)

هي المحطة الأخيرة (أنظر ملحق رقم ٢٥) على هذا الطريق قبل محطة قفط، وبها تل مدرج إلى الشمال يشرف على المحطة، وجعل هذا التل كنقطة دفاع يصعب اختراقها^{(٢٤٧)(٢)}

وبنيت حجارها بالطوب الآجر المجفف^{(٢٤٨)(٣)} مما يشير إلى، إما أنها لم تسبن بغرض استخدامها كنقطة دفاع وحماية على الطريق أو انه اكتفى بالتل المدرج كنقطة دفاع، ولذلك لم تكن هناك حاجة إلى بناء المحطة بشكل قوى ومحصن. ولا يوجد دليل على وجود البئر أو صهريج المياه، ومع ذلك فإن أحدهما أو كلاهما ربما قد غمر تحت الأنقاض، ولم يكن هناك بئر فإن المياه إما أنها تحمل من النيل أو من الآبار في اللقيطة^(٢٤٩).

وتبعد هذه المحطة عن ليوكوس ليمن حوالي ١٥٧ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين اللقيطة ١٧ كم^(٢٥٠). بينما تبعد عن قفط حوالي ٢٠ كم^(٢٥١).

المحطة التي تنتهي إليها الرحلة البحر الأحمر إلى النيل هي محطة قفط، والتي حملت إلينا نتائج البحث غة عن الأهمية الاقتصادية للمكان في العصر الروماني كنهاية للطريق^(٢٥٢)، وتبعد قفط عن ليوكوس ليمن حوالي ١٧٤ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة الماتولا حوالي ١٧ كم^(٢٥٣).

(د) طريق قنا (Kaenopolis) - فيلوتيراس (Philoterias)

طريق قنا - فيلوتيراس هو أحد الطرق التي تشق الصحراء الشرقية لتربط البحر الأحمر بنهر النيل. ويبدو أن هذا الطريق كان مستخدماً منذ أقدم العصور، حيث وجد نقش للأسرة السادسة والعشرين بالقرب من مناجم فوسفات واصف (Wasif) ^(٢٥٤)، وكذلك دل العمل الأثرى إلى أن ميناء وادي جواسيس (W.Gawasis) ^(٢٥٥) والذي حدد Murray بقاياه على أنها بقايا ميناء فيلوتيراس ^(٢٥٦) هو ميناء الدولة الوسطى، مما يشير إلى أن هذا الطريق كان مطروفاً منذ العصر الفرعوني ^(٢٥٧)، واستخدم أيضاً من قبل الفرس حيث وجدت خرطوشة الملك دارا الأول، (Darius I) ^(٢٥٨) فضلاً عن استخدام هذا الميناء في العصرين البطلمي والروماني ^(٢٥٩)،

ويبدو أن هذا الطريق كطريق تجارى، كان أكثر استخداماً في العصر البطلمي منه في العصر الروماني، وذلك لكثرة النقوش البطلمية التي عثر عليها في أماكن متفرقة على طول هذا الطريق، ومنها العثور على ثلاث نقوش بطلمية أحدهما باسم بطليموس السادس فيلوميثورا (Philometora) وملكته كليوباترا ^(٢٦٠) في حين أن فحص أنقاض محطات هذا الطريق دل على أنه لم يكن يعج بتجارة البحر الأحمر في العصور الرومانية ^(٢٦١) ويبلغ طول هذا الطريق من البحر الأحمر إلى النيل حوالي ١٦٠ كم ^(٢٦٢)، وبذلك فإن هذا الطريق يعد أقصر الطرق الممتدة من البحر الأحمر إلى النيل، حيث أنه أقصر من الطريق الممتد من قفط - ليوكوس ليمن بحوالي ١٥ كم.

ويبلغ عدد المحطات التي تقع على الطريق ما بين قفط وفيلوتيراس أربع محطات.

والطريق يصعد وادي جواسيس، يعبره إلى وادي جاسوس، ثم تتجه حتى نهايته، ومن الخط الفاصل يمتد حتى وادي ساجي (w. sagi)، ثم إلى محطة سمنه

(Semnah) ^(٢٦٣)، التي يوجد بها قلعة (Castellum) رومانية، فضلاً عن وجود محاجر رومانية عالية، ويوجد أسفل تلك المحاجر قرية صغيرة لعمال المناجم ^(٢٦٤)، وربما يدل هذا على أن الرومان لم يستخدموا هذا الطريق كطريق تجارى بشكل كبير بقدر ما استخدموه كطريق يوصلهم إلى المحاجر والمناجم المنتشرة على طولها، ويسهل استغلالهم لها ويحقق لهم أقصى استفادة منها. وتبعد محطة سمنه عن فيلوتيراس حوالى ٤٦ كم ^(٢٦٥)، بينما تبعد عن قنا حوالى ١٠٥ كم ^(٢٦٦).

ومن محطة سمنه يمتد الطريق على طول وادي جيدامى (Gidami) حتى محطة جيدامى نفسها ^(٢٦٧)، وتبعد هذه المحطة عن فيلوتيراس بحوالى ٧٨ كم، بينما تبعد عن محطة سمنه بحوالى ٣٢ كم ^(٢٦٨)، وتبعد عن قنا بحوالى ٧٣ كم ^(٢٦٩).

ومن وادى جيدامى يمتد الطريق حتى يصل إلى وادي القرية، ثم محطة القرية نفسها ^(٢٧٠) وفي محطة القرية يتفرع الطريق في اتجاه الجنوب الشرقي مروراً بالحمامة (El Hammama)، ثم محطة سمنه ثم ينتهى إلى وادي جاسوس (Gasus) ^(٢٧١)، وتبعد محطة قرية (Kreyah) عن فيلوتيراس حوالى ١٠٧ كم، بينما تبلغ المسافة بينها وبين محطة جيدامى حوالى ٢٩ كم ^(٢٧٢)، بينما تبعد عن قنا ٤٤ كم ^(٢٧٣)، ومن محطة القرية تمتد الطريق نحو الجنوب حتى تصل إلى محطة (Aras) التي تقع على طريق ميوس هورموس - فقط، وبالتالي فإن طريق فيلوتيراس - قنا تلتقي بطريق فيلوتيراس في هذه المحطة ^(٢٧٤) وتبعد محطة الأراس عن فيلوتيراس بحوالى ١٣٠ كم، وتبلغ المسافة بينها وبين محطة القرية حوالى ٢٣ كم ^(٢٧٥) بينما تبعد عن قنا بحوالى ٢١ كم ^(٢٧٦).

ثم تأتى المحطة النهائية على هذا الطريق وهى محطة قنا والتي تقع على النيل، وتبعد قنا فيلوتيراس بحوالى ١٥١ كم، بينما تبلغ المسافة بينها وبين محطة الأراس حوالى ٢١ كم ^(٢٧٧).

هـ- طريق هادريان (Via Hadrian).

لقد أقام هادريان (١١٧م - ١٣٨م) طريقاً جديداً سمي من بعده باسمه^(٢٧٨)، ويرى Murray^(٢٧٩) أن هذا الطريق من المحتمل أنه كان مخططاً ليربط مدينة أنطينوى (Antinoe)^(٢٨٠) (الشيخ عبادة) بجميع الموانئ الواقعة على البحر الأحمر تقريباً وذلك لأن هادريان ربما أراد أن يجعل من مدينته الجديدة سوقاً تجارياً كبيراً، تتجه إليه غالبية التجارة القادمة عبر البحر الأحمر والتي تفرغ معظم حولاتها في تلك الموانئ. ويرى Charlesworth^(٢٨١) أن الغرض من إنشاء هذا الطريق هو تشجيع التجارة عن طريق تخفيض مدة الرحلة من البحر الأحمر إلى النيل^(٢٨٢) ولقد سجل هادريان افتتاح هذا الطريق على نقش مؤرخ بعام ١٣٧م ولقد جاء في النقش ما يلي :-

" لقد قام الإمبراطور قيصر تراجان هادريان أغسطس (Caesar Trajan Hadrian Augustus) - مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى - بافتتاح طريق هادريان الجديد الطولي الآمن والممهد من يرينيكي إلى أنطينوبوليس ولقد زود الطريق بمحطات المياه الوفيرة والاستراحات ومراكز الأمن على طول الطريق^(٢٨٣) وطبقاً ما جاء في هذا النقش فإن طريق هادريان يمتد من مدينة انطينوى على الضفة الشرقية للنيل في الشمال الغربي إلى ميناء برينيكي على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر في الجنوب الشرقي أي أنه يمر بمختلف الموانئ الواقعة على البحر الأحمر وأيضاً الطرق التي تصله بالنيل.

كما أن النقش يشير إلى أن هادريان قد أقام العديد من محطات المياه، والاستراحات، ومراكز الأمن على امتداد طول الطريق، وذلك لخدمة التجارة والتجار، وضمان أمنهم وسلامتهم، فضلاً عن حماية حولاتهم التجارية، وحماية المسافرين عبر هذا الطريق أيضاً.

ويرى "Johnson" أن هذا الطريق ربما استخدم لوقت ما، ولكن لا يوجد دليل على استمرار استخدامها بعد عصر هادريان^(٢٨٢)، وذلك لأن هذا الطريق ربما أنشئ بغرض كسب وده والتقرب إليه.

ولقد ذكر هذا الطريق كطريق قديم سمي بسكة العجل (Sikkat El Agal)^(٢٨٣) وقد يدل هذا الاسم على أن هذا الطريق كان يستخدم في مرحلة أو أكثر من مراحل فقط للعربات ذات العجل.

وتترك طريق هادريان مدينة أنطينوى لتأخذ طريق وادي طرفة (Tarfa)^(٢٨٤)، ثم يمر بوادي رجالة (W.Raggala)^(٢٨٥)، وربما يشير هذا الاسم إلى أن هذا الوادي سمي بوادي الرجالة لصعوبة مرور العربات ذات العجلات به لذلك فإنها كانت تقطع سيراً على الأقدام^(٢٨٦).

وبعد أن يترك الطريق وادي رجالة يصل إلى وادي حواشيه (W. Hawashiya) ثم يعبر سيراً على الأقدام جبل أبو هاد (Gebel Abu Had) ومن ثم إلى داخل السهل الساحلي حتى بئر أبو نخلة^(٢٨٦).

ومن بئر أبو نخلة (Abu Nakhlah) يمتد الطريق ناحية الجنوب كطريق ممهد يبلغ اتساعه ٢٠-٢٥ م، ومؤشرة بالقليل من النصب (الأعمدة) على كلا الجانبين لحوالي ٢٠ م كمسافة فاصلة، ثم يتعد الطريق قليلاً نحو الجنوب حتى يصل إلى العابدة (Ababda) وهي ليست مثل سكة العجل، لكن مثل سكة العجم (طريق الأجانب) (Road Of Foreigners)^(٢٨٧)، ثم يصل الطريق إلى ميوس هورموس حيث يلتقي (طريق هادريان) مع الطريق القادم من قفط إلى ميوس هورموس، وربما كانت القوافل التجارية القادمة عبر البحر الأحمر تفرغ حولتها في ميناء ميوس هورموس ثم تنقل بعد ذلك إما إلى مدينة أنطينوى عبر طريق هادريان، أو أنها كانت تنقل إلى قفط عن طريق ميوس هورموس.

وجنوب ميوس هورموس ينعطف الطريق إلى الداخل إلى بير أم دلفا (Bir Umm Dalfa)^(٢٨٨) ثم يترك الطريق التلال السفحية مرة أخرى بالقرب من جبل أبو بيدون (Abu Bedun) حتى تصل إلى وادي أبو قرية (W. Abu Kariah)^(٢٨٩) وفي وادي أبو قرية توجد محطة تقع شمال شرق جبل كلاوديوس، تسمى محطة أبو قرية، وبها صهريج ضخم، وتتبع هذه المحطة طريق هادريان^(٢٩٠).

ثم يلتف طريق هادريان في الداخل من ميوس هورموس، وذلك لكي يعيد ربط الشاطئ في سفاجا (Safaga) = القصير^(٢٩١)، وبعد أن يدور الطريق داخل الأراضي في وادي أبو قرية يظل قريباً من الساحل حتى نهايته^(٢٩٢)، وخلال تلك المسافة يمر الطريق حتى يصل إلى الشاطئ بالقرب من مدخل وادي بارود (W.Barud)، ومن ثم يتجه الطريق ناحية الجنوب حتى يصل إلى ميناء فيلوتيراس في مدخل وادي الجواسيس، ثم يصل إلى الهيدريوما التي في كوي (kuwe)، ثم يمتد حتى يصل إلى ميناء نيكيسيا (Nichesia) ومن نيكيسيا يمتد حتى يصل إلى المحطة التي في مرسى دابر (Mersa Daber) بالقرب من رأس صمدي (Ras Samadi)^(٢٩٣).

يعبر طريق هادريان أماكن غير ملائمة لمروور العربات ذات العجلات، وعند بئر رانجا (Ranga) - القليل الملوحة - يتشعب الطريق حيث يذهب فرع منه بشكل مستقيم إلى محطة مياه فيتوس (Vetus Hydreuma)، بينما يذهب الفرع الآخر إلى محطة صغيرة في نهاية مدخل محطة لحامي (Lehami) ثم تتجه بشكل مستقيم إلى برينيكى^{(٢٩٤)(*)}.

و- الطريق من أبوللونوبوليس إلى بيرينيكى

يبدو أن هذا الطريق قد استخدم بشكل أساسي أثناء العصر البطلمي^(٢٩٥) حيث أن حركة المرور البرية كانت تتجه إلى أبو للونوبوليس ماجنا (Apollonopolis Magna)، ولكن في العصر الروماني أصبحت فقط مركزاً تجارياً بارزاً على النيل لذلك فقد تحولت حركة المرور من أبو للونوبوليس إلى فقط^(٢٩٦).

ولم يذكر الجغرافيون القدامى للعصر الروماني هذا الطريق* على الرغم من أن النقوش التي ترجع إلى عصر الأسرات^(١) والعصر البطلمي تثبت أن الطريق كان يصل إلى النيل هنا في أبو للونوبوليس^{(٢٩٧)(*)}.

وتتبع الطريق من أبو للونوبوليس ماجنا إلى برينيكى (Berence) في مرحلتين منها وجزء من المرحلة الثالثة طريق القدماء المصريين إلى مناجم الذهب في بارامية (Barramiyah) (بئر الميه) وسوكارى (Sukari)^(٢٩٨) ومدينة أبو للونوبوليس التي تقع على بعد خمسة أميال من فقط^(٢٩٩).

وعلى امتداد هذا الطريق تقع خمس محطات ابتداءً من المحطة الأولى بعد أبوللونوبوليس حتى المحطة الأخيرة والتي يلتقي عندها الطريق بطريق برينيكى.

والحطة الأولى على هذا الطريق هي محطة جهاد (Gihad)، وتقع هذه المحطة في وادي عباد (Abbad) والذي يبعد حوالي ١٥ ميلاً رومانياً من أبوللونوبوليس^(٣٠٠).

وتعتبر هذه المحطة هي المحطة الأولى من النيل، ويبدو أن هذه المحطة كانت تستخدم منذ العصر الفرعوني حيث وجد بها خرطوشة للملك الفرعوني توت عنخ آمون^(٣٠١) (Tut,ankhamon) واستمر استخدامها في العصر البطلمي وذلك

لوجود نقوش بطلمية على حجرين مبنيين على حوائطها^(٣٠٢) وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ٢٢ كم^(٣٠٣)

وتلي محطة جهاد في اتجاه الطريق نحو الشرق محطة كانيس (Kanis) (أنظر ملحق رقم ٢٦). وتقع هذه المحطة بجوار معبد الملك الفرعوني سيتي الأول (Seti I) في وادي عباد^(٣٠٤)، وتتميز هذه المحطة بطابع يجمع بين الشخصيتين اليونانية والرومانية مما يدل على أن هذه المحطة قد أعيد بنائها في العصر الروماني^(٣٠٥) وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ٤٥ كم^(٣٠٦).

وإلى الشرق من محطة كانيس تأتي محطة أبو قرية، وتحتوي هذه المحطة على اثنين من الخزانات ذات الشكل الأسطواني، وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ٨٨ كم^(٣٠٧)

والمحطة قبل الأخيرة على هذا الطريق هي محطة ساموت (Samut) ويبدو أن هذه المحطة كانت أهم مركز لجمع مسحوق الذهب من المناجم في سيريت (Sibrit) ودانكاش (Dankash)، ويوجد بها بئر عمقه حوالي ٢٠ م، وتبعد هذه المحطة عن ابوللونوبوليس حوالي ١١٤ كم^(٣٠٨).

أما المحطة الأخيرة على هذا الطريق هي محطة دويق (Dweg) أو "فالاكرون" (Phalacron)^(٣٠٩)، والتي يلتقي عندها طريق ابوللونوبوليس بطريق برينيكي^(٣٠٩)، وهي مفترق طرق أيضاً، وذلك لان الطريق القادم من برينيكي يتفرع عند هذه المحطة إلى فرعين، أحدهما يذهب في اتجاه الشمال الغربي حتى يصل إلى قفت، بينما يتجه الفرع الآخر نحو الغرب حتى يصل إلى ابوللونوبوليس^(٣١٠)، والمسافة من هذه المحطة حتى ابوللونوبوليس حوالي ١٦٦ كم^(٣١١).

ثانياً : الطرق البديلة والفرعية:

هناك العديد من الطرق البديلة والفرعية لعبور الصحراء، وخاصة في الجزء

الأوسط والجزء الشمالي منها، وكانت هذه الطرق تستخدم بسلاسة تامة للسفر في بعض الأوقات وبعض الأغراض^(٣١٢).

ولقد كان هناك طريقان بديلان ذاتا أهمية إلى الشمال وإلى الجنوب من الطريق الوسطى (قفت - ليوكوس ليمن)، وهذان الطريقان مؤشران بالخطات^(٣١٣)، بالإضافة إلى الطرق الأخرى التي تقع في المنطقة الشمالية من الصحراء الشرقية^(٣١٤).

١- الطرق التي تمتد وسط الصحراء الشرقية

(أ) - الطريق الموازي لطريق قنا - فيلوتيراس

ويعتبر هذا الطريق من الطرق البديلة، ويتفرع هذا الطريق من طريق قنا - فيلوتيراس عند محطة القرية، ومن ثم يتجه إلى الجنوب الشرقي مروراً بوادي حمامه (Hamamah)^(٣)، حتى يصل إلى محطة سمناه (Semnah)^(٣١٥)، بالقرب من محطة سمناه كان يوجد منجم ذهب، ثم يسير الطريق بواصف (Wasif) حتى يصل إلى قمة وادي جاسوس (Gasus)^(٣١٦).

(ب) - الطريق الموازي لطريق قفت - ليوكوس ليمن

وهذا الطريق أيضاً من الطرق البديلة، ويتفرع من الطريق الصحراوي المركزي (قفت - ليوكوس ليمن) من شرق مدخل النخيل على شاطئ البحر الأحمر، ثم تصعد إلى وادي (W.karim) ثم إلى المحطة في بئر كريم، ويستمر الطريق حتى وادي الحمامات (Hammamat) ووادي المويلح، ثم وادي الكاش (W.Qash) ثم يعود ليربط الطريق الصحراوي المركزي بالقرب من محطة لقيطة (Laqeita) أو فوينيكون (Phoinicon)^(٣١٧).

غير المستعمرة في بئر كريم لم يكن هناك محطات معروفة على هذا الطريق على الرغم من أن المحطة ديدامي (Didami) على طريق برينيكي تقع في الوادي الموازي لوادي الكاش^(٣١٨).

(ج) - الطريق من جبل كلاوديانوس إلى ليوكوس ليمن

الطريق الداخلي من مونس كلاوديانوس على ليوكوس ليمن من المحتمل أنه كان يستخدم فقط عن طريق الهجانة (Camel Potors) (aladramedaria) ^(٣١٩) ويتجه هذا الطريق من جبل كلاوديانوس الذي يبعد عن البحر مسافة ٣٠ ميل ^(٣٢٠) ناحية الجنوب حتى يلتقي بطريق قفط - فيلوتيراس في محطة سمنه وهى المحطة الأولى على هذا الطريق ^(٣٢١).

المحطة الثانية على هذا الطريق هي محطة النخيل (Nakhel)، وفيها بئر مياه في وادي النوم (W. bed)، وعلى بعد حوالي ٧ أو ٨ بوصات توجد آبار مياه ترتفع من أسفل سلسلة صخور تحت المياه، وهى مألحة ولكنها صالحة للشرب، وهناك أيضاً بضع وسبعون كوخاً ^(٣٢٢) بنو جميعاً من حجر "الدبش"، ويعتقد أن هذا المكان إما أنه كان مستعمرة تعدين أو حامية عسكرية، والأرجح أنه كان مأوى بشكل مؤقت لبعض السكان من القصر في العصور الرومانية، ربما أثناء طاعون أو اجتياح خارجي، فضلاً عن وجود منزل (خان) صغير أو هيدريوما بجوار البئر السابق ذكره ^(٣٢٣).

ويلاحظ أن هذا الطريق يربط طريق قفط - ليوكوس ليمن في مدخل وادي النخيل، وبالتالي فإن طريق قنا - فيلوتيراس والمحطات التي تقع على امتداده، لابد وأن تنتهي على البحر الأحمر في ليوكوس ليمن، وهكذا فإن ميناء ليوكوس ليمن (القصر) قد يخدم طريق قنا - فيلوتيراس أيضاً ^(٣٢٤).

٢ - الطرق التي تمتد شمال الصحراء الشرقية:

يحتوى الجزء الشمالي من الصحراء الشرقية على العديد من الخاجر منها جبل بورفايرتيس، وجبل كلاوديانوس ^(٣٢٥) لذلك فإن تلك الطرق تعتبر طرق عربات نقل أكثر منها طرق قوافل تجارية، وذلك لان العديد من تلك الخاجر بها أعمدة يصل

وزنها إلى ٢٠٠ طن أو يزيد، وانه لمن الضروري لحمل تلك الأوزان الضخمة وجود طرق لعربات النقل وبشكل خاص في الاتصال بالطرق المتحدرة والسطحية^(٣٢٥)،

(أ) طريق جبل كلاوديانوس - قنا

ويتفرع هذه الطريق من محطة القرية التي تقع على الطريق من قنا إلى، فيلوتيراس، ثم يتجه شمالاً إلى أبو زوال (Abu Zawal) (أنظر ملحق رقم ٢٧، ٢٨، ٢٩)^(٣٢٦)، ويعتبر "فيجال" "Weigal" محطة أبو زوال أول محطة توقف ليلي للقوافل التجارية المارة على الطريق من مدينة كلاوديانوس إلى قنا^(٣٢٧)، ويفترض كل من "ميرديث" و "تريجيتر" وجود محطة ما بين محطتي القرية وأبو زوال وذلك لأن المسافة ما بين الخطتين كبيرة ولا يعقل أن تقطع تلك المسافة دون توقف^(٣٢٨)، وتبعد محطة أبو زوال عن قنا حوالي ٨٦ كم^(٣٢٩)

وهناك فرع يخرج من أبو زوال ويتجه نحو الغرب أسفل الوادي إلى وادي الفطيرى (W. El Fatiri) (أنظر ملحق رقم ٣٠) ثم يتجه يميناً ليبر سسهل لجمع الطير (Nega,ater) إلى المحطة التي في الساقية ليربط الطريق الآخر المتجه إلى قنا من محاجر بورفايريتس^(٣٣٠)، وبعد أن يعبر الطريق أبو زوال يصل في النهاية إلى محاجر جبل كلاوديوس التي تبعد عن قنا حوالي ١١١ كم^(٣٣١)

(ب) الطريق من الزرقة إلى جبل الدخان (بورفايريتس)

وهذا الطريق يتجه شمالاً على امتداد السهل المرتفع من وادي فطيرا الزرقة (Wadi. Fatira El Zerqa) عبر الحد الفاصل السفلي إلى منعطف وادي غزا (W.Ghaza)^(٣٣٢)، وعلى الرغم من أن هذا الطريق وبشكل لا يرقى إليه الشك هو طريق روماني إلا انه من المحتمل أن هذا الطريق كان يستخدم للحمولات الخفيفة التي تنقل من مستعمرة حجر السماق في جبل الدخان، ويبدو انه لا يوجد دليل على

استخدام هذا الطريق كطريق يربط بين ميوس هورموس الرئيسية في وادي الأطرش^(٣٣٣).

(ج) - الطريق من محطة البادية (El Badiah) إلى جبل الدخان:

في البادية على الطريق من قنا إلى ميوس هورموس يوجد ممر مشاة يجرى لأعلى نحو التلال إلى المحاجر جبل الدخان^(٣٣٤)، ويذكر Stuart أن هذا الطريق قد يكون بمثابة معبر من وادي بالي (W. Bali) إلى وادي أم سدره (W. Umm Sidrah)، وأن هذا الطريق يبدو أنه كان يستخدم لعربات النقل ذات العجلات، وربما استخدم في نقل أحجار ضخمة، وأن المرور كان يتم بطريقة سهلة عبر الممر أو الجسر الصناعي^(٣٣٥)،

ولكن الجمال في هذا الممر تحتاج إلى الالتفاف ٢٥ كم عن طريق وادي أم سدره، وفي السابق كانت العربات التي تسير في هذا الطريق لابد لها أن تأخذ هذا المنعطف^(٣٣٦)،

تفرعات الطريق في البادية إلى ميوس هورموس تأخذ شكلاً مستقيماً في نهايتها على بعد ١٨١ كم من قنا بدون أي محطات أخرى زائدة، ومن تلك الأفرع الفرع الذي يصل إلى محاجر بورفايريتس، والذي يقع على بعد مترات من بقايا منحدر يستخدم في تحميل العربات ذات المزاليج في مدخل وادي سدره، ومن منحدر التحميل هذا إلى المحجر في بورفايريتس مسافة حوالي ١٠ كم^(٣٣٧)،

في منتصف الطريق (٧ كم من المنحدر) هناك مبنى مهدم وهو دير أم سدره في ملتقى وادي المحجر (وادي العمل W. El Maamal) مع الوادي الرئيسي - وادي أم سدره - ثم يصل الطريق إلى المدينة في محاجر بورفايريتس^(٣٣٨)، وتبلغ مسافة هذا الطريق حوالي ٢٠ ميلاً^(٣٣٩).

هوامش الفصل الثاني

- (١) محمد عواد حسين، "البحرية المصرية في عهد البطالة" (مقالة في كتاب تاريخ البحرية المصرية، وضع فصوله نخبة من الأساتذة المتخصصين بجامعة الإسكندرية بالتعاون مع القوات البحرية بجمهورية مصر العربية)، (١٩٧٣م)، ص ١٥٦.
- (٢) نافثالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٦.
- (٣) <http://www.weekly.ahram.org.eg>, Said,R., "East of Edfu" Al Ahram weekly. ١٨-٢٤, February (١٩٩٩), Issue No. ٤٧١, p.١.
- (٤) Meredith, D. "The Roman Remains in The Eastern Desert of Egypt" JEA, ٣٨, (London), (١٩٥٢). p. ٩٤. (١) وسوف نشر إلى هذا المرجع برقم (١).
- (٥) Strabo, ١٧,١,٤٥
- (٦) Ibid.
- (٧) Murray, The Roman Roads and Stations in The Eastern Desert of Egypt, p.١٤٠.
- (٨) نافثالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٦
- (٩) Meredith, Loc. Cit.
- (١٠) www.weekly.Ahram-Org.eg, Loc. Cit.
- (١١) Zitterkopf, R. & Sidebotham,S., "Stations and Towers on the Quseir-Nile Road" JEA, ٧٥, London. (١٩٨٩), p. ١٦٦.
- (١٢) Ibid.
- (١٣) Ibid.
- (١٤) Ibid, p.١٦٨.
- (١٥) Ibid.
- (١٦) Meredith, "The Romans in The Eastern Desert of Egypt" JEA, ٣٩, London, (١٩٥٣), p.٩٧. (٢) وسوف نشر إلى هذا المرجع برقم (٢).
- (١٧) Ibid
- (١٨) (٢) حيث كان هناك العديد من المخاطر التي يتعرض لها المسافرين فإذا ما تحرك فرد بعيد عن المراكز السكانية فإنه يصبح عرضة لمخاطر السرقة والاعتداء، ولقد واجهت هذه المشاكل كل من المسافرين وسكان البلد علي السواء. Bagnal, R.S. Army and Police in Roman Upper Egypt, JARCE,vol.,٤, (١٩٧٧),p. ٦٧.
- (١٨) Alston, R., Soldier and Society in Roman Egypt London, (١٩٩٥), pp. ١٥٥.

(٢) هناك مدينة أخرى تسمى ليتوبوليس (Letopolis) هي إحدى عواصم مديريات الدلتا وكانت تسمى في العصر الفرعوني "سوخيت" (Sokhmit) والاسم الحديث لها هو "أوسيم" راجع/ إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٢، ص ٣٨٣.

(١٩) Bagnall, R.S., "The Roman Garison of Latopolis, BASP, ١٢, No, ٤, (١٩٧٥) pp. ١٣٨-٩.

(٢٠) Milne, A History of Egypt under Roman Rule, London, (١٨٩٨).p.١٧٧

(٢١) Zitterkopf & Sidebotham., Loc. Cit.

(٢٢) Speide, Roman Army Studies, Vol., ١ (١٩٨٤), p. ٣٢١.

(٣) كانت طيبة أيضا نهاية للعديد من الطرق الصحراوية الرئيسية من الصحراء الشرقية، حيث العديد من المناجم والحاجر كانت تعمل خلال العصر الروماني بالذات، وكذلك العديد من السلع القادمة من موانئ البحر الأحمر وكان كل ذلك يحتاج إلى حماية ضرورية.

- Bagnal. Army and police, p.٦٨

(٢٣) Speide, Roman Army Studies, p.٣١٧.

(٤) لقد كان في مصر في العصر الروماني ثلاثة فيالق وتسعة كتائب وثلاث وحدات (alae) وثلاثة من وحدات الفرسان، أما الفيالق الثلاثة، فقد كان الأول في طيبة والثاني في الإسكندرية أما الثالث فقد كان في بابلون وكان فيلق بابلون يسيطر على القادمين من الإسكندرية ومصر العليا وآسيا، عن طريق بيلوزيوم والذين كان لابد لهم من المرور خلاله بالإضافة إلى أن الموقع كان مناسباً للسيطرة على السكان وإخضاعهم للتفتيش. Ibid, pp.٣١٧, ٣٢١.

وكذلك راجع/ هـ ايدريس بل، المرجع السابق، ص ص ٧٠-٨٤.

(٢٤) عن ثورات المصريين ضد البطالة، راجع/ محمود إبراهيم السعدني، المرجع السابق، ص ٧٤-

١١٠. وكذلك راجع/ هشام محمد عبد العليم عرفة، ثورات المصريين ضد البطالة من ٣٢٣ إلى ٣٠

ق.م، دراسة تحليلية في ضوء أوراق البردي والنقوش، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلوان،

٢٠٠٣.م.

وأيضاً راجع/ محمد عواد حسين، حركات المقاومة الوطنية في مصر البطلمية، القاهرة، (١٩٤٩م)

(٢٥) Zitterkopf & Sidebotham., p. ١٨١.

(٢٦) Ibid, p. ١٨٢.

(٢٧) Ibid.

(٢٨) Ibid, p. ١٨٩

(٢٩) Ibid, pp. ١٨٢, ١٨٤.

- (٣٠) Ibid, p. ١٨٤.
(٣١) Ibid.
(٣٢) Ibid, p. ١٨٢.
(٣٣) Ibid, p. ١٨٤
(٣٤) Ibid, p. ١٨٣
(٣٥) Strabo, ١٧, ١, ١٤٥.
(٣٦) Zitterkopf. and Sidebotham, Loc. Cit.
(٣٧) Ibid, p. ١٨٤.
(٣٨) Bagnall, R.S., "Upper and Lower Guard Posts" CdE, ٥٧, Bruxelles, (١٩٨٢), p. ١٢٦.
(٣٩) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit. p. ١٨٣.
(٤٠) Ibid .
(٤١) Ibid.
(٤٢) Ibid.
(٤٣) Bagnall, Upper and Lower Guard Posts, p. ١٢٦.
(٤٤) Ibid.
(٤٥) Zitterkopf & Sidebotham., Op. Cit, p. ١٨٦
(٤٦) Ibid.
(٤٧) Ibid.
(٤٨) Ibid, pp. ١٨٦, ١٨٧.
(٤٩) Ibid, p. ١٨٤.
(٥٠) Bevan, Op. Cit., pp. ١٥٤-٥
(٥١) Ibid, p. ١٥٥

(°) أبو شعر القبلي (Abu Shaar Qibli) ١٨ كم شمال الفردقة الحديثة، موقعها الآن هو موقع الجونة،

"منتجع الجونة" (Al Gouna Resort).

(°) ١٦ كم جنوب سفاجا الحديثة.

(°) القصير الحديثة.

(°) مدينة المراس .

(٥٢) www.weekly.ahram.org.eg, Op.Cit., p. ٢

(٥٣) Meredith, Op. Cit., (٢), p. ٩٩

(٥٤) Zitterkopf and Sidebotham., Op.Cit, p. ١٦٢

- Cf, Alston, Op. Cit., p. ١٤٤.

(٥٥) Meredith, Loc. Cit.

- Cf, Alston, Op. Cit., p. ١٤٤.

(*) بليني الكبير واسمه بالكامل جايوس بلينيوس سيكوندوس (Gaius Plinius Secundus) من (٢٣ - ٧٩ ميلادية) كتب تاريخه الطبيعي أو لـ (Natural History) في سبع وثلاثين كتاباً.

- (Meijer and Nijf, Op. Cit., index. P. ١٩٥)

(٥٦) Pliny, N.H., XI, ٦٠.

(٥٧) Zitterkopf. And Sidebotham., Op. Cit., p. ١٥٦.

(٥٨) Ibid., p. ١٥٥.

(٥٩) Murray, Op. Cit., p. ١٣٩

(*) لقد اختلف المؤرخون حول إنشاء بيرينيكى، وهل أنشئت في عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس (٢٨٦ -

٢٤٧ ق.م) أم أنها أنشئت في عهد بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (٢٤٦ - ٢٢١ ق.م)، إن

الغالبية العظمى من المؤرخين يرجعون تأسيسها إلى عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس ومنهم:-

سترابون (Strabo, XVI, ١, ٥).

وبليني. (Pliny, VI, ٢٣, ١٠٣).

وكذلك كلير بربو (Claire Preaux) حيث ترجع تاريخ أنشائها إلى ٢٨٥ - ٢٨٣ ق.م

• Op. Cit , p. ٣٦٠, note, ٥.

• Bevan, Op. Cit., p. ١٦٥

• Tam, W.W. The Hellenistic Civilization, p. ٢٤٦.

فإن صح الرأي القائل بأن مؤسسها هو بطلميوس الثاني، وهو الرأي الراجح فإن "بيرينيكى" سميت بهذا

الاسم نسبة إلى بيرينيكى زوجة بطلميوس الأول سوتر ووالدة بطلميوس الثاني، وإلا فإنها تنسب إلى

الملكة البطلمية الشهيرة بيرينيكى أخت الملك بطلميوس الثالث وزوجته في نفس الوقت والتي ألفت معه

في حياتهما باسم الإلهين الحثريين. راجع / محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٥، حاشية رقم

(٨).

وأيضاً: مصطفى العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، مكتبة الأنجلو المصرية (١٩٧٥)،

ص ص ٦٩ - ٧٠.

(*) عن تجارة الأفيال في مصر العصر اليوناني - الروماني.

• Scullarad, H .H., "The Elephant in the Greek and Roman World" Ithaca, Cornell university press, (١٩٧٤).

(٦٠) (www.Archbase.com), Langenbucher, J., "Long Distance Trade at Berenike"

(٦٠) كانت الأفيال تستخدم في العصر الهيلينستي بوجه عام في الحروب البرية، كما استخدمها البطالمة بوجه خاص في معركة رفح (٢١٧ ق.م) حيث استخدم بطليموس الرابع حوالي ٧٣ فيلاً أفريقياً في هذه المعركة راجع:

(www.archbase.com)

- Tarn, W. W., Hellenistic Military and Naval Development, Cambridge (١٩٣٠), p. ٢٣.

(٦١) Bevan, Op. Cit., p. ١٥٥.

(٦٢) www.weekley.ahram.org.eg, Op. Cit., p. ٦.

(٦٣) Strabo, ١٧. ١, ٤٥.

(٦٤) Pliny, N.H.VI. ١٠٢-٣.

(٦٥) Meredith, Op. Cit., (٢) p. ٩٨.

(٦٦) Bagnal, Army and Police., p. ٦٩

(٦٧) Zitterkopf and Sidebotham., Op. Cit, p. ٥٦.

(٦٨) Charlesworth, Trade Route and Commerce of Roman Empire, Hildeshaim, (١٩٦١), p. ٢١

(٦٩) من المخططات التي تم اكتشافها على الأرض من خلال البعثات الأثرية:

المفارق (El Mefarik) - أبو قرية (Abu Kariah) - قرية أم عشرة (Kariat Omm Ushrah)

أبو هيجيليج (Abu Hegilig) - أبو غالكه (Abu Ghalkah) - سيكيت (Siket)

- Murray, Op. Cit. pp. ١٤٣, ١٤٤.

(٧٠) بلينيوس، مخطوط أنطونين، خريطة بيوتنجر.

(٧١) المخططات التي وردت عند بليني هي، كبتوس (Coptos) "الهيدريوما الأولى" فوينيكون (Phoenicon)،

"الهيدريوما الثانية" كومباس (Combasi)، أبوللونيس (Apollinis)، نوفام هيدريوما (Novum)

(Hydreuma) = محطة خاشير (Khashir)، فيتوس = هيدريوما (Vetus hydreuma) = Cenon)

(Hydreuma)، ثم يعطينا محطة لم يذكر اسمها، لا بد أنها هي محطة أفروديت (Aphrodite)

ثم محطة بيرينيكي (Berenice) (Pliny, N.H.VI, ٢٣. ١٠٢-١٠٣; Ball, J., Op. Cit., p. ٨٣.

(٧٢) يحتوي مخطوط أنطونين على معظم الطرق الرومانية، ويؤرخ هذا المخطوط بعهد دقلديانوس

(Diocletian) (٢٨٥ - ٣٠٣) كذلك يحتوي على أسماء المخططات التي تقع على امتداد الطرق

والمسافات بينها بالميل الروماني، وكل المعلومات الواردة في هذا الفصل من مخطوط أنطونين هي نقلاً

عن كتاب "جون بال" (Jon Ball) - Egypt in Classical Geographers - وليس عن

مخطوط أنطونين الأصلي.

(٦) سميت هذه الخريطة بهذا الاسم نسبة إلى باحث يدعي "كونراد بيوتنجر" (Conrad Peutinger) يعود إلى القرن السادس عشر الميلادي وكان يمتلك هذه الخريطة، والخريطة بلا شك منسوخة من خريطة قديمة تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي وتوضح هذه الخريطة الطرق الرومانية والمخطات التي تقع عليها تلك الطرق والمسافات بينها، وهي محفوظة في مكتبة فيينا (Vienna).

(٧) يبدو أنها سميت مفارق لأنها تقع بالقرب من مفترق طرق، وبالفعل فإن هذه المخطط تقع في النقطة التي يتفرع منها الطريق إلى فرعين، فرع يتجه إلى بيرينكي وفرع يتجه إلى ليوكوس ليمن.

(راجع ملحق رقم ٣)

(٨) جاءت فقط كأول محطة على النيل، كبداية الطريق عند كل من بليني، مخطوط أنطونين، خريطة بيوتنجر.

(٦٩) Meredith, Op. Cit., (٢), p. ٩٩.

(٧٠) Murray, Op. Cit., p. ١٤٤.

(٩) المسافات الواردة في هذا الفصل سواء بين المخطات وقفت أو بينها وبين بعضها نقلاً عن Murray المرجع السابق، الجدول الموجود ص ١٤٤، لأنه الأقرب إلى الصواب حسب ما جاء في الخرائط الحديثة الصادرة عن هيئة المساحة المصرية.

(٧١) Ball, J., Op. Cit., p. ١٤٦.

(٧٢) Pliny. N.H. ٢٣, ١٠٢.

(٧٣) Murray, Loc. Cit.

(٧٤) Ibid.

(٧٥) Ball, Op. Cit., p. ١٥٨.

(٧٦) Murray, Loc. Cit.

(٧٧) Ball, Op. Cit., p. ١٤٦.

(٧٨) Ibid., p. ١٥٨.

(٧٩) Murray, Loc. Cit.

(٨٠) Ibid, p. ١٤٤, not. ٢.

(٨١) Ibid, p. ١٤٤.

(٨٢) Ball, Op. Cit., p. ١٤٦.

(٨٣) Ibid, p. ١٥٨.

(٨٤) Murray, loc. Cit.

(٨٥) Pliny, Loc. Cit. - عن محطة اللقيطة أنظر الدراسة ص ١٨٥.

(٨٦) Murray. Loc. Cit.

(٨٧) Meredith, "Inscriptions From The Berenice Road", CdE, ٢٩, (١٩٥٤), pp.

وسوف نشير إلى هذا المرجع برقم (٣) ٧-٢٨٦

(٨٨) Murray. Loc. Cit.

(٨٩) Ball, Op. Cit., p. ١٤٦.

(٩٠) Ibid, p. ١٥٨.

(٩١) Pliny. Loc. Cit.

(٩٢) Murray, Loc. Cit.

(*) لاحظ وجود محطتين تحملان نفس الاسم علي هذا الطريق أحدهما تبعد ١٠٩ (ميلاً) والأخرى تبعد حوالي ٢٤٢ (ميلاً).

(٩٣) Ibid.

(٩٤) Ball, Op. Cit., p. ١٤٦

(٩٥) Ibid, p. ١٥٨.

(٩٦) Murray, Loc. Cit.

(٩٧) Ibid

(٩٨) Ball, Op. Cit., p. ١٤٦.

(٩٩) Ibid., ١٥٨

(١٠٠) Murray, Loc. Cit.

(١٠١) Ball, Op. Cit., p. ١٤٦.

(١٠٢) Ibid, p. ١٥٨

(١٠٣) Murray, Loc. Cit

(١٠٤) Ibid, Map. P. ١٣٩.

(١٠٥) Ibid. p. ١٤٤.

(١٠٦) Ibid.

(١٠٧) Ball, Op. Cit., p. ١٥٨.

(١٠٨) Pliny. Loc. Cit.

(١٠٩) Murray. Loc. Cit.

(١١٠) Ibid.

(*) يذكر "ميريدث" أن هذه المخطط اكتشفت من قبل الأثرى كيليباود (Cailliaud) عام (١٨١٦م)

-Meredith, Op. Cit, (٢) p. ١٠٤

(١١١) Ibid, p. ١٠٣.

(١١٢) Murray, Op. Cit., map, p. ١٣٩.

(١١٣) Meredith, Op. Cit., (٢), p. ١٠٣.

(*) يذكر "موراي" أن "ويلكينسون" (Wilkinson) يسمي هذه المخطط "فيكوس أبولينيس"

-Murray, Op. Cit p. ١٤٤, not, ٤. . (Vecus Apolinis)

(١١٤) Ibid., p. ١٤٤.

(١١٥) Ibid.

(١١٦) Ball, Op. Cit., pp. ١٥٨-١٤٦

(١١٧) Murray, Loc. Cit.

(١١٨) Ibid.

(١١٩) Murray, Loc. Cit.

(*) تعني كلمة (Novum Hydreeuma): في اللغة اليونانية ، الأصل الذي أخذت عنه التسمية اللاتينية "النبار المائي الجديد".

(١٢٠) Ball, Op. Cit., pp. ١٤٦, ١٥٨.

(*) تبعد محطة "أبو قرية" أو فيتوس هيدريوما عن محطة بيرينيكى حوالي ١٧ ميلاً رومانياً وطبقاً لمخطوط أنطونين تبعد عنها بمقدار ١٨ ميلاً رومانياً وطبقاً لخريطة بيوتنجر تبعد عن بيرينيكى بحوالى ٢٢ ميلاً رومانياً، ولكنها طبقاً لبليني تبعد حوالى ١٤ ميلاً رومانياً عن بيرينيكى، ولكن تلك الاختلافات في المسافات لابد انه خطأ في التقدير عند كل منهم.

(١٢١) Pliny, Loc. Cit.

(*) "تروجلوديتيكا" تعني (الصومال) وربما كانت هذه المحطة ذات علاقة بالقوافل التجارية "أو استراحة لها" القادمة من الصومال أو القبائل التي تقطن "التروجلوديتيكا"

(*) "أبو قرية" هو تصغير لكلمة "أبو قرية" وذلك لأن العرب كان يسمون هذه المخططات والهيدريومات القديمة - دير (Monastray) أو قرية (village) (Kariyah) وبالتصغير "قرية" (Kuréyah)

(١٢٢) Ibid, p. ١٤٤.

(١٢٣) Meredith, Op. Cit., (٢) p. ١٠٠.

(*) فضلاً عن وجود مبنيين ضخمين مستطيلين، وقلة على التل، وحصنين فوق قمة التل يكشفان الممر الضيق، وربما استخدم هذين الحصنين كنقطة مراقبة للقوافل التجارية التي تمر من خلال هذا الممر، فضلاً عن أن هذه المخططة بما بئر للمياه.

(Murray, Loc. Cit)

(*) يري "ميريدث" أن هذه المحطة (Siket) ربما كانت أحد مصادر المياه لبيرينيكى

-Meredith, Op. Cit., p ١٠١.

(١٢٤) Ibid.

(١٢٥) Murray, Loc. Cit.

(١٢٦) Ibid.

(*) كما يؤكد "مواري" علي أن هناك محطة تسمى "كالالات" (Kalalat) تقع جنوب بيرينيكى بحوالى ٨ ميلاً رومانياً (Murray, Loc. Cit.) -

(١٢٧) Ball, Op. Cit., pp. ١٤٦, ١٥٨; pliny, Loc. Cit.

(١٢٨) Strabo , Loc. Cit.

(١٢٩) Murray, Loc. Cit.

(١٣٠) Ibid.

(١٣١) Ibid., p. ١٣٨

(١٣٢) Strabo. ١٧,١,٤٥

(١٣٣) Pliny, Loc. Cit.

(١٣٤) Alston, Op. Cit., p. ٣١.

() ميناء "ميوس هورموس" يعني "ميناء الفار" وذلك لأن الأصل اليوناني للكلمة هو (μυος Ὀρμος) = حيث أن كلمة "Ὀρμος" تعني ميناء وكلمة "μυς" تعني الفار "mouse" = وكلمة "μυος" هي في حالة المضاف المفرد (Genitive case).

• Liddle and Scott's Greek –English Lexicon, Oxford, (٢٠٠١) p. ٤٥٥.

• Bevan, Op. Cit., p. ١٥٥; Charlesworth , Op. Cit., p. ٦٠.

() لقد بدأ العمل في محاجر "بورفايريتيس" بين ٢٩ ميلادية حتى ٣٣٥م.

(www.weekly.ahram.org.eg)

() سمي جبل "بورفايريتيس" بجبل "أبو الدخان" (The father of smoke) (Abu Dokhkhān)

لسببين محتملين: أولهما: هو أنه في الأيام الحارة كان الهواء يضي ما حوله فيبدو مثل الدخان من مسافة بعيدة.

ثانيهما: هو أنه في الأيام الماضية عندما كان الرومان يعملون في تلك المنطقة من الصحراء كان الدخان ينبعث من النيران التي يوقدونها، والتي يرتفع دخانها إلى الهواء.

-Tregenza, L.A., The Red Sea Mountains of Egypt, London (١٩٥٥), p. ١٢٦.

= يبدو من اقتران هذا الجبل باسم الإمبراطور كلاوديوس (٤١-٥٤م) أن العمل في هذه المنطقة قد بدأ منذ عهده ، وليس قبل هذا التاريخ . ويؤكد ذلك " تشارلزورث " حيث يذكر أن منطقة محاجر السماق والجرانيت انتحت في عهد كلاوديوس، وسميت جبل كلاوديوس نسبة إليه.

() وظلت محاجر "مونس كلاوديوس" تعمل طوال القرون الثلاث الأولى الميلادية في نفس الوقت الذي ظلت تعمل فيه محاجر "بورفايريتيس" وربما كانت تحت نفس الإدارة .

(www.weekly.ahram.org.eg) (١٣٥)

(١٣٦) Zitterkopf. & Sidebotham., Op. Cit., p. ١٥٧.

(١٣٧) www.weekly.ahram.org.eg, Loc. Cit.

() القلزم هي "السويس حاليا".

() مع أن استخدام القناة التي تربط بين النيل والبحر الأحمر قد يبدو غير محتمل علي الأقل في بداية الاحتلال الروماني لمصر، وذلك طبقاً للحقائق التي جاءت عند "سترابون" وكذلك "بليني" بأن تلك القناة قد

هجرت في نهاية عصر البطالة. إلا أن إمكانية استخدامها قد يبدو محتملاً جداً، وخاصة أن "أغمطس" قد أعاد تشغيلها مرة أخرى، كما أن "تراجان" قد بني قناة أخرى أو أعاد بناء القناة القديمة والتي سميت باسمه "نهر تراجان"

Strabo, XVII, ١, ٢٦; Pliny, VI, ١٦٥; Charlesworth, Op. Cit., p. ٢٠.

(١٣٨) Meredith, Op. Cit., (١), pp. ٩٦, ٩٨.

(١٣٩) Charlesworth, Op. Cit., p. ٢٠٠.

(*) مثل القمح، النبذ، الخبز، الزيت، الثياب، وإن أمكن أدوية، ويبدو ذلك ملائماً للحاميات العسكرية الموجودة هناك. -Meredith, Op. Cit., (١) p. ١٠٤.

(١٤٠) Ibid.

(١٤١) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٩٦.

(١٤٢) Charlesworth, Op. Cit., p. ٢١.

(١٤٣) Ibid., p. ٦١.

(١٤٤) Strabo, XV ١١, ١, ٤٥.

(١٤٥) Meredith, and Tregenza, "Notes on Roman Stations in The Eastern Desert" BFA, XI, Cairo (١٩٤٩), p. ١٠٠.

(١٤٦) Murray, Op. Cit., p. ١٤٧.

(*) لقد بنت جدران المخططة من الطوب اللبن، وبني الأساس من الأحجار، وربما يوحي عدم بناء المخططة بشكل صلب كالمخططات الأخرى الموجودة علي امتداد هذا الطريق أنها كانت أقل أهمية، وذلك بسبب قربها الشديد من الهيدروما الموجودة بالحيتة. Meredith and Tregenza, Op. Cit., (pp. ١٠٢, ١٠٣)

(*) ويذكر كل من "ميرديث" و"تريجينزا" أن الأثرى "سكوينفورث" (Schweinfurth) لاحظ ما سماه "عين الأردة أو القردة" (Ain el Arradah) في نقطة تقع علي بعد حوالي ٢٧ كم جنوب محطة الحيتة ولكن لم يقدم أي تفاصيل تدعم اقتراحه هذا. (Ibid., p. ١٠١).

(١٤٧) Ibid, p. ١٠٢.

(١٤٨) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦.

(١٤٩) Meredith and Tregenza, Op. Cit., p. ١٠٠.

(١٥٠) Murray, Op. Cit., p. ١٤٧.

(١٥١) Meredith, "Myos Hormos Road: Inscriptions and Ostraca" CdE, ٣١, Bruxelles (١٩٥٠) p. ٣٥٦. (٤) وسوف نشر إلى هذا الكتاب برقم

(١٥٢) Ibid, p, ٣٦٠.

(١٥٣) Murray, Loc. Cit.

(١٥٤) Ibid.

(١٥٥) Scaife. C.H.O. Two Inscriptions at Mons Porphyrites (Gabal Dokhkhay), Cairo,(١٩٣٥),p.٦٤.

(*) كما لاحظ "سكيف" وجود عدد قليل من العلامات "الأعمدة" لطريق قديم من (الاراس) في اتجاه الشمال علي امتداد وادي قنا، هذه الأعمدة للطريق الرومانية، وهناك مسافة ميل ما بين كل عمود وآخر، ووجدت هذه المعالم علي طول الطريق إلى ميوس هورموس، وربما كانت هذه الأعمدة هي أعمدة الإشارة التي سبق الحديث عنها. -Ibid.

(*) ويتشعب الطريق في اتجاه الشمال الشرقي مروراً بغزة ثم تتجه إلى الشمال الغربي لتتقي مرة أخرى بطريق ميوس هورموس عند "قطر" ١٣٩ -Murray, Op. Cit, plan. P.

(*) كما كان يوجد في هذه المنطقة طريق عربات ذات "مزاج" أو ذات عجلات تجرها الحيوانات، وهي العربات التي كانت تحضر أحجار السماق من جبل الدخان (Murray, Op. Cit, p. ١٤٧)

(١٥٦) Ibid.

(١٥٧) Alston, Op. Cit., p.١٩٦.

(١٥٨) Murray, Loc. Cit

(*) وجد "ميرديث" في عام ١٩٥١م أربع عملات في محطة البادية، ولقد حدد تاريخهم جميعاً وهي علي التوالي: ٣٢٠-٣٢٤م، ٣٢٤-٣٢٦م، ٣٣٣-٣٣٥م. بينما ترجع الرابعة إلى عهد ثيودوسيوس الأول (Theodosius I) (٧٥-٣٩٥م) وهذه العملة ربما تعني أن البادية هي نقطة المرور من ميوس هورموس إلى النيل وقد استخدمت للمرور بعض الوقت. (١) p.١٠٩ -Meredith, Op. Cit.,

(١٥٩) Murray, Loc. Cit.,

(١٦٠) Tregenza, Op. Cit., p. ١٤٤.

(١٦١) Alston, Op. Cit., p. ١٩٦

(١٦٢) Meredith, Op. Cit.,(١) p. ١٠٢.

(١٦٣) Alston, Op. Cit.p.١٩٤.

(١٦٤) Murray, Op. Cit., pp. ١٣٨, ١٣٩.

(*) تقع محاجر الحمامات في منتصف طريق قفط - ليوكوس ليمن، ويبدو أن العمل بهذه المحاجر كان يجري منذ الأسرة الثانية إلى السادسة وأثناء الدولة الوسطى والدولة الحديثة، وهناك بعض النقوش في "وادي الحمامات" تصف البعثة التجارية التي مرت من هذا الطريق إلى بلاد "بونت".

(www.weekly.ahram.org.eg)

(١٦٦) Murray, Op. Cit., p. ١٤٥.

(١٦٧) نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٦٠، ٦٣.

(*) علي آية حال فإن المهاجر الرئيسية في الصحراء الشرقية لم يكن جميعها يتركز علي طرق فقط - ليوكوس ليمن، بل تركز غالبية النشاط الرئيسي بما علي مواضع الذهب في الفواخير، فضلاً عن وجود مناجم ومهاجر أخرى في بئر كريم (Bir-Karim) وفي بئر النخيل (Bir - el-Nakheil).

-(Ibid., p. ١٦٠)

(١٦٨) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit., p. ١٥٥ .

(١٦٩) Ibid, p. ١٥٧.

(١٧٠) Ibid, p. ١٧٥.

(١٧١) Ibid, p. ١٥٥.

(١٧٢) Murray, Op. Cit, p. ١٤٥.

(١٧٣) Zitterkopf & Sidebotham, Loc. Cit.

(١٧٤) Ibid.

(١٧٥) Ibid.

(١٧٦) Strabo. Loc. Cit.

(١٧٧) Zitterkopf, & Sidebotham, Op. Cit., p ١٧٠.

(١٧٨) Charlesworth, Op. Cit., p. ٥٩.

(١٧٩) Zitterkopf & sidebotham , Loc Cit.

(١٨٠) Ibid.

(*) وكانت المياه الجوفية علي امتداد الطرق الصحراوية الوسطي هي أغلب المصادر التي يعتمد عليها، ولو أن معظم هذه المياه كانت إما مالحة أو غير صالحة للشرب، ولقد كان هناك العديد من نقاط المياه المتاحة في العصور الرومانية والمخفورة من خلال وادي الرمال في الصحراء الشرقية. (والنقوش الفرعونية في وادي الحمامات تشير إلى العديد من الآبار المصرية المخفورة في الإقليم).

. -Ibid., p. ١٦٣

(١٨١) Ibid.p. ١٦٣.

(*) الآبار ذات القطر الضخم تظهر في جبل كلاوديوس وفي محطات : دير الأطرش، الساقية، جوفيز، سمته

(Semnah) - (علي طريق فيلوتيراس - النيل) - وتقع غالبية المياه الغزيرة والصالحة للشرب علي

امتداد طريق فقط - ليوكوس ليمن. . Ibid, p. ١٦٣ .

(١٨٢) Ibid.

(١٨٣) Ibid. p. ١٦٤.

(١٨٤) Ibid.

(*) وبملاحظة ظاهرة التبخر في الصحراء الشرقية فإن ذلك دليل على أن مصادر المياه كانت تحفظ في صهاريج للمياه في المحطات لحفظها من التبخر، وأيضاً فإن خزانات المياه كانت تحتاج إلى سقف حتى لا تفقد المياه بسبب نسبة التبخر العالية في الصحراء الشرقية، حيث كانت نسبة التبخر تصل إلى ٢٥٠٠ mm في السنة، وخزانات المياه غير المغطاة لا بد وأن تفقد ١ mm ٥,٢ من المياه في الشهر، ومن غير المعقول تحديد صلاحية هذه المياه للشرب. راجع: ١٦٨، ١٦٤. Ibid, pp.

(*) وكان الصهريج الواحد من صهاريج المياه يكفي الاحتياجات الضخمة للمسافرين من المياه وكذلك المقيمين في الصحراء الشرقية وما يكفي شخص لحوالي ٦١ يوماً للطعام وللأستحمام والغسيل... الخ، وربما ترتفع المتطلبات اليومية إلى ٢٠١ يوماً للشخص للمقيمين في الصحراء. Ibid, p. ١٦٤.

(*) محطات الصحراء الشرقية الأخرى بما بعض الأبراج المستطيلة، ولكن جميع الأبراج على امتداد الطريق الصحراوية المركزية بما أبراج نصف دائرية انظر/ Ibid, p., ١٦٧.

(١٨٥) Ibid.

(١٨٦) Ibid.

(١٨٧) Ibid.

(*) يبدو أن الأسقف كانت وسيلة بدائية تستخدم للوقاية من الشمس ومن المحتمل أن هذا الغطاء كان يصنع من سعف النخيل أو من الحصير المنسوج. راجع: Ibid., p. ١٦٨.

(١٨٨) Ibid.

(*) العديد من المحطات على امتداد الطريق من جبل كلاوديوس وجبل بورفايريتيس والقلعة (الحصن)

نفسها في جبل كلاوديوس خارج دروب الحيوانات أنظر: - Ibid

(١٨٩) Ibid.

(١٩٠) Ibid.

(*) هناك العديد من قنوات المياه على طول الطرق من جبل كلاوديوس وجبل بورفايريتيس .

(١٩١) Ibid.

(*) كانت المداخل العامة للمحطات تتسع لدخول حيوانات النقل وربما للشحنات، ولكنه لم يكن يتسع للعربات ذات العجلات وذلك دليل واضح على أن العربات لم تكن تنقل بين الطريق بشكل متكرر، ولقد كانت الحصون أماكن آمنة لقضاء الليل طبقاً لقيمة الحمولات التي سوف تترك بالخارج أنظر: Ibid.

(١٩٢) Ibid., p. ١٦٦.

(١٩٣) Ibid., p. ١٦٥

(١٩٤) Ibid.

(١٩٥) Ibid., p. ١٨٠

(١٩٦) Ibid., p. ١٨١ .

(١٩٧) Ibid.

(١٩٨) Ibid., p . ١٨٢ .

(١٩٩) Ibid., p . ١٨٩ .

(٢٠٠) Ibid., p . ١٨٤ .

(٢٠١) Ibid., p . ١٧١ .

(٢٠٢) Ibid , p . ١٦٥ .

(*) ربما في عهد الإمبراطور سيبتيموس سيفيروس (Septemus Severus) (١٩٣ - ٢١١م).

(*) من المحتمل في عهد الإمبراطور تيريوس (Tibreius) (١٤ - ٣٧م).

أو في عهد الإمبراطور جايوس كاليغولا (Gaius Caligula) (٣٧ - ٤١م).

أو في عهد الإمبراطور كلاوديوس (Claudius) (٤١ - ٥٤م).

(*) حكم بطليموس الثالث يورجيتيس الأول (Euregetes I) (٢٤٦ - ٢٢١ ق.م).

(٢٠٣) Ibid , p . ١٧١ .

(٢٠٤) Alston, Op . Cit ., p . ١٩٣ .

(٢٠٥) Zitterkopf and Sidebotham, Op . Cit ., p . ١٧٤ .

(٢٠٦) Ibid.

(٢٠٧) Ibid , p . ١٧٠ .

(٢٠٨) Ibid.

(*) وتسمى أيضا وكالة الأتيمه - أو وكالة الضوي الحماد (Wekalat El Iteima- Wekalat El

Duwi El Hammad) أنظر: - Ibid., p . ١٧٤ .

(*) تسلك طريق قفط - ليوكوس ليمن سلسلة من الأودية من البحر الأحمر إلى النيل وهذه الأودية هي:

وادي القصير القديم، وادي إمباجي، وادي الحرامية، وادي أبو زيران (Abu Zeran)، وادي

الرصافة (Rassafa) ، وادي الحمامات (El Hammamat)، وادي الفواخير، وادي كوي

(Kwei) ، وادي رودعايد (Rod Ayid) ، وادي الماتولا (Matula) أنظر: - Ibid., p. ١٦٠.

(٢٠٩) Ibid , p . ١٧٤

(٢١٠) Ibid..

(٢١١) Ibid , p . ١٧٥.

(٢١٢) Ibid.

(*) وهنا نلاحظ أن المسافة بين محطة الاتيمه وبين محطة ليوكوس ليمن كبيرة إذ تبلغ حوالي ٢٧ كم، وهذه

المسافة بين المحطتين أكبر من مثيلاتها بين المحطات الأخرى، لذلك يبدو من الممكن انه كان هناك محطة

تقع في الوسط ما بين المخطتين، وربما كانت تلك المخططة هي بير البيدا، والتي تبعد عن قفط حوالي ١٥٤ كم خاصة وان طريقاً هاماً يقع في الوسط يربطهما من الجنوب أنظر:

- Murray, Op. Cit ., p . ١٤٦

(٢١٣) Ibid.,p . ١٦٩.

(٢١٤) Murray, Loc. Cit .

(٢١٥) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit , p . ١٧٥

(٢١٦) Ibid , p . ١٧٦ .

(٢١٧) Ibid , p . ١٦٩.

(٢١٨) Murray, Loc .Cit.

(*) يسمى العرب المخططات علي طريق قفط/ ليوكوس ليمن وكالة أو خان أو نزل

Ibid., p. ١٤١. - أنظر: (Caravanserai)

(٢١٩) Alston ., Op . Cit . p . ١٩٥.

(٢٢٠) Zitterkopf and Sidebotham ., Op . Cit . p . ١٧٦ .

(٢٢١) Ibid., p. ١٦٩.

(٢٢٢) Murray., Op.Cit.,p.١٤٦.

(٢٢٣) Zitterkopf and Sidebotham ., Op . Cit . pp ١٧٦ , ١٧٧.

(٢٢٤) Ibid., p. ١٦٩.

(٢٢٥) Murray., Op. Cit.p.١٤٥.

(٢٢٦) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p . ١٧٧

(*) هذا المعبد للملك البطلمي بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (Euergetes I) (٢٤٦ق.م -

٢٢١ق.م)

(٢٢٧) Alston , Op , Cit ., p . ١٩٥.

(٢٢٨) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p ١٦٩ .

(٢٢٩) Murray, Op. Cit.,p.١٤٦.

(٢٣٠) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p . ١٧٨

(*) الإله Min أو Pan كان حامي المسافرين في الصحراء الشرقية انظر:-

- Meredith, Op .Cit.,(٢) p . ٩٨.

(٢٣١) Alston , Op , Cit ., p . ١٩٥

(٢٣٢) Zitterkopf and Sidebotham , Op , Cit ., p . ١٧٨

(٢٣٣) Nibbi, G.M. ١٧ (١٩٧٥) pp.٣٤. ٤٤.

- (٢٣٤) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦.
 (٢٣٥) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. ١٦
 (٢٣٦) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦
 (٢٣٧) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. ١٧٨
 (٢٣٨) Ibid, p. ١٦٩.
 (٢٣٩) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦
 (٢٤٠) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. ١٧٩.
 (٢٤١) Ibid
 (٢٤٢) Ibid, p. ١٦٩.
 (٢٤٣) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦
 (٢٤٤) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. ١٧٩.
 (٢٤٥) Ibid, p. ١٦٩.
 (٢٤٦) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦

(*) يطلق العرب علي هذه المخططة اسم وكالة المفارق (El Mafarek) أو وادي القرن (Wadi El Qurn) ويطلق عليها ابن جبير (Ibn Gubayer) اسم وكالة الديه (Wekalat El Diyah) راجع / Murray, Loc. Cit.

(*) ولخوالي ٦ كم إلى الشرق يوجد علم المفارق Alam El Mafarek والتي تعني راية نقطة التقاطع والتي من المحتمل أنها كانت نقطة التقاء مع طريق الجمال إلى قنا. راجع:

-Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. ١٧٩.

(٢٤٧) Ibid.

(*) ولا يوجد دليل علي وجود الطوب المجفف في الجدران الخارجية لأي من الهيدريومات علي طول الطريق غير التي في الماتولا. راجع:

- Ibid., p. ١٨٠.

(٢٤٨) Ibid.

(٢٤٩) Ibid, pp. ١٧٩, ١٨٠.

(٢٥٠) Ibid, p. ١٦٩.

(٢٥١) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦.

(٢٥٢) Zitterkopf and Sidebotham, Op, Cit., p. ١٨٠.

(٢٥٣) Ibid, p. ١٦٩.

(٢٥٤) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦.

(٢٥٥) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit., p. ١٦٢.

(*) علي بعد بعض الأميال إلى الداخل من فيلوتيراس في وادي جاسوس (Gasus) عثر علي مستوطنة مبعثرة تحتوي علي بقايا آثار يونانية- رومانية ربما يكون هذا الاينرم (Aenym) الذي يعتبره بليني اسماً آخر لفيلوتيراس. ١٠٢، (٢)، p. Meredith, Loc. Cit.

- (٢٥٦) Murray, Loc. Cit.
- (٢٥٧) Zitterkopf and Sidebotham, Loc. Cit. ; Meredith, Op. Cit., (١) p. ١٠٥
- (٢٥٨) Murray, Loc. Cit.
- (٢٥٩) Ibid. ; Zitterkopf and Sidebotham, Loc. Cit
- (٢٦٠) Meredith, Op. Cit., (٢) p. ١٠٢.
- (٢٦١) Ibid, (١), p. ١٠٥
- (٢٦٢) Zitterkopf and Sidebotham, Loc. Cit
- (٢٦٣) Ibid., p. ١٦٢ .
- (٢٦٤) Meredith, (٢), p. ١٠٦.
- (٢٦٥) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit., p. ١٦٩
- (٢٦٦) Murray, Op. Cit., p. ١٤٦.
- (٢٦٧) Zitterkopf & Sidebotham, Loc. Cit., p. ١٦٢.
- (٢٦٨) Ibid, p. ١٦٩ .
- (٢٦٩) Murray, Loc. Cit
- (٢٧٠) Zitterkopf & Sidebotham, Op. Cit., p. ١٦٢
- (٢٧١) Ibid.
- (٢٧٢) Ibid., p. ١٦٩
- (٢٧٣) Murray., Op. Cit., p. ١٤٦.
- (٢٧٤) Ibid., plan., p. ١٣٩
- (٢٧٥) Zitterkopf & Sidebotham., Op. Cit. p. ١٦٩ .
- (٢٧٦) Murray., Op. Cit., p. ١٤٦.
- (٢٧٧) Zitterkopf & Sidebotham., Op. Cit., p. ١٦٩
- (٢٧٨) Charlesworth, Op. Cit., P. ٢٢
- (٢٧٩) Murray, Op. Cit., P. ١٣٩.

(*) بني الإمبراطور هادريان هذه المدينة عام ١٣٠م في صعيد مصر تخليداً للذكرى غلامه الخيوب أنطونينوس (Antoninus) الذي توفي هناك، ولقد بنيت المدينة علي الضفة الشرقية للنيل قبالة هيرموبوليس ماجنا (الاشمونين). ١٤٩، p. Ibid.

- (٢٨٠) Charlesworth, Loc. Cit.
- (٢٨١) O.G.I.S., ٧٠١. ; Meredith, Op. Cit., (٢) p. ١٠١.

(٢٨٢) Johnson, A, C, Roman Egypt to the Reign of Diocletian. Baltimore. , (١٩٣٦)p.٤٠٣.

(٢٨٣) Murray, Op. Cit., p. ١٤٩.

(٢٨٤) Ibid

(٢٨٥) Ibid.

(*) ويلاحظ عند الاتجاه شمالاً وجود العديد من المساحات التي لا يوجد بها شئ سواء هيدريومات أو محطات أو محطات عسكرية، وذلك حتى تلتف إلى الداخل عبر الصحراء في النهاية.

(Meredith, Op. Cit., (٢) P. ١٠١.)

(٢٨٦) Murray, Loc. Cit.

(٢٨٧) Ibid.

(٢٨٨) Ibid.

(٢٨٩) Ibid

(٢٩٠) Meredith , Op. Cit., (٢) p. ١٠٥.

(٢٩١) Ibid.

(٢٩٢) Ibid., p. ١٠١

(٢٩٣) Murray, Loc . Cit.

(٢٩٤) Ibid.

(*) وللحصول على المياه على الشاطئ كان يتم حفر الآبار في طبقات الأودية المتسعة لمسافات قليلة من البحر، خاصة وان هناك العديد من الأماكن كانت نادراً ما تتعرض للأمطار المفاجئة . -Ibid.

(*) حالة الانقراض في الهيدريومات في سفاجا وكوي ربما تفترض وجود محطات أخرى في السابق في مداخل كل الأودية مثل، أصيل (Essel)، وأم غاج (Umm Ghag) ورائجا . Ibid.

(٢٩٥) Alston ., Op . Cit . p . ١٩٤.

(٢٩٦) Zitterkopf and Sidebotham ., Op. Cit , p. ١٥٦.

(*) لقد ذكر سترابون المدينة (مدينة أبو للنوبوليس) فقط وقال أنها تقع على مسافة ليست بعيدة من قفط أنظر: Strabo ., XV١١, ١, ٤٥- ٤٦.

(*) العديد من النقوش الميروغليفية وجدت على أو بالقرب من الطريق والكثير منها في وادي

عباد (Abbad) وبعضها في أم عواد شيلول (Umm , Awad , Shelul)، وفي وادي خريت (W.

khrit) والبعض الآخر في محطة بارامية (Barramiyah) ، انظر: - Meredith., Op. Cit., (٢)

P . ٩٨

(٢٩٧) Ibid., p . ٩٩ .

(٢٩٨) Murray, Op. Cit, p. ١٤٥.

(٢٩٩) Ibid., p. ١٣٩.

الفصل الثالث

النقل النهري

كان النيل أفضل وسيلة للمواصلات، لأنه كان في متناول كل إنسان في كل وقت^(١) ويمكن الوصول إليه من كل مكان في الوادي، ومن هنا كان النيل الطريق الطبيعي والعام والرئيسي للتجارة، ولقد ساعد التيار في اتجاه مجري النهر حركة المرور، كما ساعدت الرياح الشمالية السائدة علي حمل المراكب إلى أعلاه، بالإضافة إلى ذلك، فإن القنوات المائية ذ الحجم الكبير ساعدت علي نقل مراكب أصغر حجماً^(٢) مثل قناة الإسكندرية تلك القناة التي تعود إلى العصر الفرعوني، و اهتم بهذه القناة كل من البطالمة والرومان، لما لها من أهمية كوسيلة للنقل و التجارة، وقد ساعد علي ذلك أنها كانت تبدأ من أحد فروع النيل الغربية، تصل حتى العاصمة^(٣) (*) .

وكانت القنوات التي تتفرع من النيل تحمل قدراً كبيراً من المراكب التي تنقل البضائع إلى الإسكندرية حتى أن "سترابون" ذكر أن البضائع التي تحمل إلى الإسكندرية عن طريق هذه القنوات أكثر بكثير من التي ترد إليها عن طريق البحر^(٤) .

كما كان هناك طريق نهري يربط بين منف^(*) والإسكندرية^(٥) فضلاً عن العديد من القنوات المائية التي كانت تربط النيل بالفيوم (أرسينوي) ومنها قناة بطوليمائيس هورموس (Πτολεμαϊδος Ορμου) التي تقع جنوب شرقي الفيوم عند اللاهون^(٦) .

ولقد امتلأت هذه القناة بالسفن التي كانت تغدو وتروح حاملة الناس والبضائع^(٧) وكذلك قناة باتسونتيوس (πατσωντιεύς) هي القناة الرئيسية التي

كانت تغمر قرية كرانيس (Καρανις) بالمياه، وعمر قبل وصولها إلى كرانيس بقرية باكنياس (أم الأثل) (Βαχιας) ، وأيضاً بقرية فيلادلفيا وتبع هذه القناة من بحر يوسف ويبدو أنها هي التي تحمل الآن اسم بحر "الوردان". كما كانت تمر أيضاً بقرية "بطلمية الجديدة"، وربما كل من قريتي ديمي و سوكتوبابونيوسوس^(٨) هكذا كانت هذه القناة تربط العديد من قري الفيوم بالنيل، ويبدو أن هذه القناة كانت تنقل محاصيل وبضائع تلك القرى إلى النيل ومنه إلى الإسكندرية أو أي وجهة أخرى.

أنواع المراكب النهرية:

كان هناك عدة أنواع من المراكب النهرية لنقل الغلال وكلها مراكب صغيرة، ولكن اختلفت البرديات في تحديد سعة كل منها.

(أ) النوع الأول: كير كوروس (κερκουρος)^(٩)

كان هذا النوع من المراكب يستخدم في النقل النهري ويؤكد ذلك قول "هاوين" بأن الملكة كليوباترا الثانية، كانت تمتلك مراكب خاصة بها ذات أنواع مختلفة كان بينهما مراكب "الكير كوروس" وكانت تستخدم في نقل الغلال عبر النهر^(١٠). ويؤكد علي ذلك أيضاً كل من "ماير" (Meijer) و"نيف" (Nijf) بقولهما أن هناك العديد من المراكب المختلفة، كانت تبخر عبر النيل وأن مراكب "الكير كوروس" كانت أكبرها، وأنها استخدمت لنقل الغلال إلى الإسكندرية^(١١). فضلاً عن أن هناك بعض البرديات التي ذكرت استخدام هذا النوع من المراكب في النقل النهري منها بردية "موين" (Moen) التي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م. والتي جاء فيها أن شخصاً يدعي هيراكليوس (Ηρακλειτος) كان يملك مراكباً من نوع "الكير كوروس" وكانت حمولتها تبلغ حوالي ثلاثة آلاف تالنت (أي ما يساوي ٧٨ طن)^(١٢).

وتبين لنا كثير من الوثائق أن حمولة (αγωγις) هذا النوع من المراكب ١٠٠٠ أردب^(١٣) علي اعتبار أن سعتها تبلغ ٢٠٠٠ أردب بما يساوي ٢٠ طن، بينما في الوثيقة رقم ٤٠٧ من مجموعة أرشيف "ماكواري" (Macquarie). ذكرت حمولة هذا المركب ٨٠٠٠ أردب^(١٤) وفي البردية رقم ٢٧ من مجموعة بردي (Enteuxes) جاءت سعة هذا المركب ١٠ آلاف أردب^(١٥) هذا بالإضافة إلى المراكب (كيركوروس أخاراكوس) (κερκουρος αχαρακτος) ولم تذكر الوثائق له شكلاً محدداً^(١٦) والمركب (كيركوروس كافي) (κερκουροσκαφη) وتراوح سعتها ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠٠ أردب^(١٧).

(ب) النوع الثاني: بروساجويس (προσαγωγίς) وتراوح سعة هذا المركب ما بين ٢٠٠ إلى ٣٥٠٠ أردباً^(١٨).

(ج) النوع الثالث: باكون (πακτων) وتراوح سعة هذا المركب ما بين ٣٠٠ إلى ١٢٠٠ أردب^(١٩).

(د) النوع الرابع: كوناثيوس (κοναυθίος) وتراوح سعة هذا المركب ما بين ٢٠٠ إلى ٤٠٠٠ آلاف أردب^(٢٠).

وعلي أية حال، فإننا نجد في إحدى برديات تبتونيس^(٢١) إشارة إلى أن سعة المراكب النهرية الخاصة بنقل الغلال كانت تتراوح ما بين ٩٠٠ إلى ١٦ ألف أردب. ومن خلال الوثائق البردية عموماً، نلاحظ أن النوعين الأول والثاني من المراكب، هما أكثر أنواع المراكب استخداماً لنقل الغلال، وربما كان ذلك بسبب، حجمها الكبير، وأن النوع الثالث والرابع هما أقل استخداماً بسبب صغر حجمها^(٢٢).

ملكية المراكب

وفي زمن البطالمة لعبت السفن دوراً هاماً في اقتصاديات البلاد، حيث كان يعتمد عليها بشكل رئيسي في عمليات النقل المختلفة، وخاصة عبر النيل الذي كان يشكل شبكة من الاتصالات المائية، امتدت مئات الكيلومترات. ولقد اكتسب الأسطول النهري أهمية كبرى خاصة وأنه كان ينقل كميات ضخمة من الغلال سنوياً إلى الإسكندرية^(٢٣)، ولقد كان ملوك وملكات البيت البطلمي يملكون سفناً خاصة بهم^(٢٤) كما كان للأفراد أيضاً مراكباً خاصة بهم^(٢٥).

أما مراكب الملك البطلمي فكانت عبارة عن أسطول من المراكب تسرح وتغدو عبر نهر النيل وفروعه وكذلك عبر القنوات التي تتصل به، ولقد ذكرت لنا الوثائق البردية العديد من تلك السفن، ومنها وثيقة^(٢٦) بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (٢٦٥ / ٢٦٤ ق.م) أي إلى عهد الملك بطلميوس الثاني "فيلادلفوس"، وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي كسانثوس (Εανθος) إلى آخر يدعي إيوفرانور (Ευφρανор) وإن كانت سطور البردية لم توضح لنا وظيفة أي من الشخصين، إلا أن ناشراً البردية يفترض أن هذين الشخصين كانا علي علاقة بصوامع الغلال الملكية، وأن الغلال كانت ترسل في البداية إلى "إيوفرانور" الذي كان يرسلها بدوره إلى كسانثوس والذي كان أعلي منزلة منه^(٢٧). ويتعلق هذا الخطاب بنقل غلال علي مركب مملوكة للملك البطلمي بطلميوس الثاني فيلادلفوس. وجاء فيها:-

"من كسانثوس إلى إيوفرانور. تحية. أعط أوامر للتسليم من خلال كيلليس (Κιλλεους) إلى حورس علي المركب (مركب نقل بضائع) الملكية والتي يديرها ويقودها المذكور آنفاً، "حورس" للغلال التي جيئت من الأراضي المستأجرة^(*) من قبل اسكندر (Αλεξανδερους) وبرومينوس (Βρομενους) ونيكوستراتوس

(Νικοστρατους) وبأوسانياس (Παυσανιου)، ودع كيلليس أو ربان السفينة يكتب لك إيصالاً، ويختم العينة، واحضرها إليّ، إلى اللقاء العام الواحد والعشرين، واحد من شهر توت، المرسل إليه، إيوفرانور".

ونخلص من هذه البردية أن الملك بطلميوس الثاني كان يملك مركباً كانت تستخدم في نقل الغلال، وقد عهد بها ويادارتما إلى شخص يدعي حورس، وهو أيضاً الذي كان يقودها بنفسه، وغالباً ما كان حورس قد استأجر هذه المراكب من الدولة مقابل أجر يدفعه إليها.

كما أن هناك بردية أخرى تعود أيضاً إلى منتصف القرن الثالث ق.م. (٢٥٢/١ ق.م)^(٢٨) وهي عبارة عن شكوى مقدمة من بحار "ناوكليروس" (ναυκληρος) أحد المراكب المملوكة للملك البطلمي بطلميوس الثاني فيلادلفوس إلى الملك، تتعلق بتحطم السفينة عن طريق العواصف في ميناء أفروديتوبوليس (أطفيح الحالية) (*) وجاء فيها:-

".....وأبحرت هابطاً معهم حتى القناة عن طريق ميناء أفروديتوبوليس، ولكن رياحاً هبت، والأقمشة السورية أعلي الكابينة، فتحولت إلى الجانب الأيمن المائل من السفينة مما كان سبباً في غرقها. واقسم بحياة الملك بطلميوس وأرسينوي فيلادلفوس، الإلهين الأخوين (Αδελφοι) للآله سوتير أبيهما، أن ما ذكرت كان صحيحاً".

يتضح لنا من هذه البردية أن الملك بطلميوس الثاني يملك هذه المركب، والتي يعمل عليها شخص آخر، وإن لم يتبين لنا من سطور البردية أي شيء يتعلق به، لا اسمه ولا وظيفته، ولم يتضح لنا أيضاً إن كان هذا البحار يعمل علي هذه المركب لحسابه الخاص أم لحساب الملك البطلمي؟

ويتبين لنا من إحدى وثائق القرن الثالث أيضاً أن الملك البطلمي كان يملك سفناً كانت تغدو وتروح في قناة بطوليمائيس هورموس، - ميناء الفيوم - حاملة الناس والبضائع وأن الملاحين كانوا يشاركون الملك في دخول تلك السفن بحيث يكون نصيب الملك ثلاثة أرباع ونصيب الملاحين الربع الباقي^(٢٩).

وبالإضافة إلى البرديات السابقة^(٣٠) والتي تثبت بما لا يدع مجالاً للشك، ملكية الملك للمراكب هناك العديد من البرديات التي تؤكد ملكيته للمراكب. وإن كان من العسير تحديد مقدار ما كان يملكه من سفن نهريّة^(٣١) إلا أنه من الواضح أنه كان يملك عدداً ليس بقليل منها حيث يذكر "روستوفيتز" أن سد احتياجات الجيش، ونقل كميات كبيرة من الحاصلات الزراعية من مناطق إنتاجها إلى المخازن الملكية في الإسكندرية يتطلب مئات إن لم يكن آلاف من السفن، بأحجامها المختلفة، وما يلزمها من ملاحين^(٣٢) وإن كانت الوثائق تشير إلى أن الملك البطلمي لم يستخدم في نقل القمح سفنه فحسب بل كذلك سفن الأهالي وملاحيها لقاء أجر^(٣٣) إلا أن ذلك لا ينفي امتلاكه لعدد كبير من السفن النهرية، وخاصة وأن الملك البطلمي كان من أكبر تجار الغلال في العالم الهيلينستي^(٣٤) مما يفترض معه امتلاكه لعدد ليس بقليل من المراكب ليضمن سرعة نقل الغلال، وبالتالي يضمن الوفاء بتعاقداته في الخارج. أيضاً بما أن قضية ملكية "أبو للونيوس" لأساطيل من السفن لم تحسم بشكل قاطع.

فهل كان أبو للونيوس يمتلك هذا الكم الهائل من السفن ملكية خاصة، أم أنه كان يديرها فقط لصالح الملك البطلمي بوصفه وزير ماليته؟

صحيح أن تجارة أبو للونيوس الضخمة والمتشعبة في داخل مصر وخارجها وضيعة الضخمة في فيلادلفيا وممتلكاته الأخرى كانت تتطلب امتلاكه لعدد ضخم من السفن للوفاء باحتياجاتها، وهذا ما يؤكد "روستوفيتز" وبأنه أيضاً لم يكن يمتلك أسطولاً ضخماً من المراكب والسفن فقط ولكن أيضاً امتلاك مسفناً لبناء

السفن والمراكب الجديدة في ميناء كيركي (Κερκη) علي قناة القيوم الرئيسية^(٣٥) إلا أن هذا لا ينفي أن كل هذا العدد الضخم لم يكن كله ملكاً لأبولونيوس، فلابد أن الملك البطلمي كان يملك ولو جزءاً منه ترك إدارته لأبولونيوس بصفته وزيراً لماليته من ناحية، ولأنه تاجر ماهر من ناحية أخرى. وخاصة وأن "روستوفيتز" نفسه يؤكد أن "المسفن" الموجود في ميناء كيركي لم يكن يدار فقط لصالح أبولونيوس، ولكن أيضاً لصالح الملك البطلمي^(٣٦).

أما مراكب الملكات ففي مقدمتها مراكب الملكة أرسينوي الثانية زوجة الملك بطلميوس فيلادلفوس، والملكة بيرنيكي الثانية^(٣٧) (Berenice II) زوجة الملك بطلميوس يورجيتيس (Euegetes) والملكة كيلوباترا الثانية (Cleopatra II) التي كانت قد لعبت دوراً كبيراً في النظام الاقتصادي. ويظهر ذلك بوضوح في الوثائق البردية^(٣٧).

ففي وثيقة تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م (٢٥٢/١ ق.م)^(٣٨) نتحدث عن ملكية إحدى ملكات البيت البطلمي لمركب، وربانها شخص يدعي بيتوسيريس (Πετοσειρις)، ويفترض "هاوبن" (Hauben) أن هذه الملكة هي أرسينوي الثانية، والتي توفيت قبل تاريخ هذه البردية بما يقرب من عشرين عاماً، وأن هذه المراكب كانت ملكية خاصة لها، وظلت تستغل من قبل التاج وأن ربانها قد استأجرها من الملكة أرسينوي الثانية بموجب عقد طويل الأجل، في حياة الملكة، وكان له الحق الفعلي في استغلالها، ثم أصبح مالكاً لها ولكن بشكل مؤقت^(٣٩).

وهناك بردية أخرى^(٤٠) تشير إلى ملكية إحدى الملكات، يحتمل أنها الملكة بيرنيكي الثانية زوجة الملك بطلميوس يورجيتيس الأول^(٤١) لمركب تبلغ سعتها الإجمالية (٢٠٠) مائتي أردب، وكان هناك شخص يدعي هيراكليديس (Ηρακλειδης) هو ناوكليروس هذه المركب وأيضاً قبطانها (κυβερνητης)^(٤٢).

وتشير إحدى برديات تبتونيس^(٤٣) إلى ملكية الملكة كليوباترا للمراكب، ولكن لم يتبين لنا من خلال نص البردية إذا ما كانت هذه الملكة هي كليوباترا الأولى أم الثانية (Cleopatra Ior II) وكان بحار (ναυκληρος) هذه المركب هو أبوللونيس^(٤٤) ولكن اسم الريان أو (الكيرنيتيس) مفقود، لذلك لم يتضح لنا اسمه، وإن كان هذا يدلنا علي أن هذه المراكب يعمل عليها (أو يملكها بموجب عقد إيجار) شخص ويقودها شخص آخر^(٤٥) ولم يحدث، كما في حالة مركب الملكة بيرنيكي الثانية، سالفة الذكر، أن كان مالكةا و قبطانها في نفس الوقت، هو نفس الشخص (هيراكليديس).

كما أن إحدى برديات "إراسم" (P. Erasm Univ.) تحدثنا عن امتلاك إحدى ملكات البيت البطلمي - لا بد أنها كليوباترا الثانية - للمراكب؛ وذلك لأن هذه البردية مؤرخة بعهد الملك بطلميوس السادس (١٨٠ - ١٤٥) وبتحديد أكثر، في منتصف القرن الثاني (١٥٧ - ١٤٧ ق.م) ولقد استخدمت مراكب هذه الملكة كليوباترا الثانية في نقل غلال الدولة من القمح في الغالب من الجزء الجنوبي من إقليم أرسينوي (الفيوم)^(٤٦).

وفي إحدى برديات تبتونيس^(٤٧) والتي تعود أي منتصف القرن الثاني ق.م. إشارة إلى مركبين إحدهما تملكها الملكة (إما كليوباترا الثانية أو الثالثة) ويعمل هارثوتيس (Αρθωτης) بحارا عليها، وربانها أبوللونيس^(٤٨). والأخرى، تملكها أيضا الملكة كليوباترا الثانية أو الثالثة، وبحارها شخص يدعي "حورس" وربانها شخص آخر يدعي بطلميوس^(٤٩).

وفي العصر الروماني كانت حركة السفن النهرية، التي تفوق سواها، تتجه في الغالب الأعم إلى الإسكندرية حاملة إليها القمح الذي يتم تصديره إلى روما، وكذلك المواد الغذائية والوقود لتغطية احتياجات جيش الاحتلال. ولقد امتلكت الدولة

أسطولاً من السفن كان يعمل عليه ملاحون تم تأجيرهم، أو جنود تم إلحاقهم بالخدمة العسكرية، وكان هذا الأسطول يمثل نواة أسطول الغلال علي نهر النيل^(٥٠).

ولدينا وثيقة تعود إلى القرن الأول الميلادي (٧٧م)^(٥١) وهي عبارة عن إشعار استلام لإيصال مرسل من قبل ثلاثة من رباني السفن يتعلق بحمولة مركبهم، المملوكة للدولة، وكان هؤلاء القباطنة الثلاث ينقلون علي ظهر هذه المركب الحكومية، كمية من الغلال إلى الإسكندرية ، ولقد تسلم هذا الإيصال جندي من الفيلق الثاني، كان يرافقهم علي ظهر المركب في رحلتهم إلى الإسكندرية، بالضرورة كنوع من أنواع الحماية أو الحراسة، حمولة المركب ضد أي خطر قد تتعرض إليه أثناء السفر إلى الإسكندرية.

وهناك بردية أخرى تعود إلى النصف الأخير من القرن الثالث الميلادي^(٥٢) وهي عبارة عن تقرير اجتماع خاص للبولي عن طريق أعضاء رئاسة مجلس البولي (Πρυτανις) لمناقشة ترشيح الخدمة إلزامية بنقل الغلال التي طلبتها القنصوات المتمركزة- من المحتمل- في "بابلون" والمراكب التي سوف تستخدم في عملية النقل هي مراكب مملوكة للدولة، وجاهزة بالفعل، وإن كان النص لم يذكر بالتحديد الأشخاص الذين سوف يقومون بعبء هذه الخدمة الإلزامية، ولكن من برديات أخرى، تعود إلى القرن الثالث والرابع الميلادي عرفوا بأنهم هم:-

١- المشرفون علي النقل المائي.

٢- مراقبو النقل البري من صومعة الغلال إلى النيل.

٣- المسئولون عن تحميل السفن في الميناء^(٥٣).

ويشير جونسون (Johnson) إلى أن الحكومة كانت تمتلك بالإضافة إلى السفن كبيرة الحجم سفناً صغيرة الحجم كانت تستخدم في نقل الغلال من الشاطئ إلى سفن أخرى كبيرة الحجم، وأن هناك سفناً كانت تستخدم في نقل الحبوب

للجيش الروماني. وأخرى كآتت تستخدم من قبل الحاكم الروماني للقيام بجولاته التفتيشية^(٥٤). وظهر في الوثائق البردية مشرفون علي المراكب عرفوا باسم:

(επιτηρηται ηγεμονικων πλοιων και αλλων)

أي "المشرفون علي القوارب القيادية وغيرها" ^(٥٥)

وذكر جونسون أن المشرف علي مراكب الحاكم ظهر لأول مرة في السجلات الموجودة في القرن الثالث الميلادي، ومن المحتمل أنه كان يشرف علي المراكب الموضوعة تحت خدمة الإمبراطورية ^(٥٦)).

أما فيما يتعلق بملكية الأفراد للمراكب النيلية أو النهرية في العصر البطلمي والروماني فمن الملاحظ أنه في العصر البطلمي كان ملاك المراكب ينتمون إلى الطبقة العليا، التي تتألف من رجال القضاء والكهنة وعائلاتهم ^(٥٧) (επονομοι) ولم يشترط أن يكونوا من اليونانيين، حيث نجد في الوثائق أشخاص مصريين ^(٥٨) لكننا لم نجد مقدونيين ^(٥٩) بوصفهم ملاك للمراكب ^(٦٠) وأحياناً كان يمتلك المركب أكثر من شخص واحد، وأحياناً أخرى كان الشخص يمتلك مركبين إحداهما يكون ربانها والأخرى يؤجر لها رباناً، أو كان المالك يؤجر مركبه للبحار، الذي بدوره يؤجر المركب لشخص آخر ^(٦١).

وكان أبولونيوس "وزير مالية" الملك بطلميوس الثاني من أشهر وأكبر ملاك المراكب، حيث كان يملك أسطولا تجارياً فحرياً يستخدمه في نقل المنتجات التي تنتجها ضيعته، وكذلك المنتجات التي تستوردها، بل لقد امتلك مسفناً لبناء سفن ومراكب جديدة ^(٦٢). وكان له قائد بحري خاص مسئول عن أسطوله الخاص، غير أن حالة أبولونيوس من الممكن أن تكون حالة فردية استثنائية ^(٦٣).

وهناك بزدية تعود إلى العام (٢٥٩ ق.م) تحتوي علي تقييم مفصل لبضائع مرسلة، من محطة رسوم جمركية في "بيلوزيون" في طريقها إلى الإسكندرية، وكانت

محملة علي سفينتين تحت قيادة باترون (Πατρων) وهيراكليديس (Ηρακλειδης)، ومن المحتمل أن هاتين السفينتين كانتا جزء من الأسطول الخاص لأبولونيوس^(٦٠).

كما أن إحدى برديات "زينون" (Ζηνων)^(٦١) تشير إلى شخص يدعي ميتخوبسيس (Μετχωπισς) ربان إحدى المراكب المملوكة لأبولونيوس يقسم (القسم المعتاد) بأنه لن يأخذ علي ظهر المركب أي شحنة خاضعة للمكوس (أي انه لن يتهرب من دفع الرسوم الجمركية أو انه لن يحمل علي ظهر مركبة بضائع لم تجب عليها مكوس). وهي إشارة إلى ملكية أبولونيوس للمراكب.

ويبدو أن "زينون" وكيل أعمال أبولونيوس، كان يمتلك سفينة واحدة أو أكثر، كان يؤجرها أو يحتفظ بها تحت إشرافه ويقتسم الأرباح مع الملاحين^(٦٢).

ولكن هل كان أبولونيوس يملك هذا الأسطول. يقيناً لحسابه الخاص كملكية شخصية أم لحساب الملك البطلمي ويشرف عليها لصالحه؟

يطرح "روستوفتزف" هذا السؤال ولكن بصيغة أخرى، وهي إلى أي مدى ارتبطت أنشطة أبولونيوس التجارية بأنشطة الدولة؟! ويجب إجابة، وإن كانت غير قاطعة، بأن الأسطول التجاري لأبولونيوس كان بالطبع مشروع رأسمالي خاص. ولكن من المصادفة أن أبولونيوس كان في نفس الوقت الديويكيتيس (وزير المالية) لمصر البطلمية!! نحن لا نعرف ماهية العلاقة الموجودة بين أبولونيوس والملك. ولكننا نأخذ في الاعتبار حقيقة، أن أبولونيوس بالإضافة إلى أسطوله البحري كان يملك أسطولاً نهرياً علي النيل وعلي القنوات الملاحية. وبهذا فقد ارتبط بروابط قريبة متداخلة مع اقتصاد الدولة. وكانت غالبية البضائع التي تنقلها سفن أبولونيوس تخص الدولة في ميناء كيركي وكان ينبغي علي أبولونيوس أن يعد الاحتياجات اللازمة للسفن التي عهد إليه بتأسيسها لكي تحمل ابنة الملك عبر البحر وهذا يعني أن

الملك اعتبر أسطول أبوللونيوس كواحد من الأساطيل التي كانت دائماً تحت التصرف الملكي^(٦٣) وبقي هناك خيط رفيع بين علاقة أبوللونيوس بالملك. خاصة وأن إجابة "روستوفيتز" لم تعطنا إجابة شافية عن السؤال المطروح، وإن كان في مرجع لاحق يذكر "أنه لا يمكن الجزم بأن السفن التي كانت تحت تصرف أبوللونيوس كان يملكها الملك ويديرها أبوللونيوس لصالحه بوصفه "وزير مالىته" أو أنها كانت ملكية خاصة له"^(٦٤).

وعلى الرغم من أننا لا نملك من الأدلة، ما يجعلنا على دراية تامة بطبيعة العلاقة بين أبوللونيوس والملك أو بين أبوللونيوس التاجر و أبوللونيوس الديوكيتيس. إلا أن هذا ربما لا ينفي أن أبوللونيوس كانت له سفنه الخاصة به، خاصة وأنه -كما ذكرنا آنفاً- كان يملك تجارة ضخمة ومتشعبة وكذلك ضيعة في فيلادلفيا وكذلك ممتلكاته الأخرى، مما يتطلب معه امتلاكه لعدد ليس بقليل من السفن لنقل منتجات ضيعته والوفاء بالتزاماته التجارية. وعلى الرغم من رأي روستوفيتز السابق، إلا أنه لم ينف امتلاك أبوللونيوس لمراكب وسفن خاصة به كان يستخدمها لخدمته هو وموظفيه^(٦٥). فضلاً عن أنه كان يملك في ميناء كيركي مسفناً لبناء السفن والمراكب^(٦٦) كما أن "بيفان" (Bevan) يؤكد على ملكية أبوللونيوس لأساطيل تجارية نهريّة وبحرية^(٦٧).

على أية حال لم يكن أبوللونيوس أو زينون فقط هما اللذان يملكان مراكب خاصة، فقد كان رجال البلاط الملكي أيضاً يملكون مراكب خاصة بهم، حيث جاء في إحدى برديات زينون^(٦٨) أن أحد رجال بلاط الملك بطلميوس الثاني ويدعي بوسيدونيوس (Ποσειδωνιος) كان يعمل "ايدياتروس" (εδδατρος) (king's taster) أي "متذوق طعام الملك" كان يملك مراكب خاصة به، وذلك لأن بوسيدونيوس كان قد قدم شكوى مفادها أن موظفي سويستراتوس

(Σωσιστρατος) رئيس محطة المكسوس في ممفيس (εις την χωραν εμβαντες εμ μεμφει) قد صادروا بعض الحديد الذي وجدوه علي أحد مراكبه وباعوه، وأن هذا الحديد هو جزء أساسي من معدات المركب .

ويشير "إدجار" (Edgar) ناشر البردية إلى أن بوسيدونيوس عضو من موظفي البلاط الملكي يملك هذه المركب ملكية شخصية^(٦٩) وذلك لما يدل عليه السطر "الثالث" في البردية، حيث جاء فيه.

"των ημετερων αναπλεοντος" أي "أحد مراكبنا الشخصية"^(٧٠)

كما أن كلمة "أحد مراكبنا" تدل علي أن بوسيدونيوس يملك أكثر من مركب واحدة.

وفي بعض الأحيان نجد أن المركب الواحدة يمتلكها أكثر من شخص واحد، وما يدل علي ذلك ما جاء في إحدى برديات الحية^(٧١) وقد جاء فيها:

"العام الرابع والثلاثون، الرابع والعشرون من شهر مسرى، القبطان ديونيسيوس (Διονυσιος) يعترف بأنه شحن من خلال نيخثيميوس (Νεχθεμβεους) وكيل الكاتب الملكي علي ظهر مركب كسينودوكوس (Ξενοδοκος) وإسكندر (Αλεξανδρος) ٤٨٠٠ أردباً من الشعير.

في العام الرابع والثلاثون من عهد الملك بطليموس بن بطليموس وسوتير، كاهن اسكندر، والاهة إديلفي كون نيبتوليموس (Νεοπτολεμος) بن فريكسيوس (Φριξιος) بن كانيفوروس (Κανηφορος)^(٧٢) (حاملة السلة) أرسينوي فيلادلفوس كون أرسينوي ابنة نيكولاس (Νικολας)، الرابع والعشرون ومن شهر مسرى. القبطان، ديونيسيوس، يقر بأنه شحن علي مركب

اكسينودوكوس واسكندر، والتي ربانها اكتوريس (Εκτευρις) بن باسيتوس (Πασιτος) من مفسس بواسطة ليخثيمبيوس وكيل الكاتب الملكي، لكي تنقل إلى صومعة الغلال الملكي، في الإسكندرية مع عينة، ٤٨٠٠ أردب من الشعير، وتكون غلال نظيفة غير مغشوشة مغرلة، وأن تكون مكيلة بالمكايل التي أحضرها بنفسه من الإسكندرية"

ويتضح لنا من هذه البردية أن هذه المركب يعمل عليها بحار واحد ويملكها شخصان، وهم اكسينودوكوس واسكندر والبحار ومالك المركب يحملون أسماء يونانية بينما القبطان (الكيرييتيس) مصري من منف، ورغم أن هذه الوثيقة لا تشير إلى مكان تصدير الحبوب إلا أن وجود القبطان اكتوريس بن باسيس من منف، يرجح تصدير الحبوب منها كما يتضح لنا وجود طريق هجري يربط منف بالإسكندرية مما يؤدي إلى زيادة الترابط الاقتصادي بينهما^(٧٢).

وفي إحدى برديات ماقواري (Macquarie)^(٧٣) (P. Macq. 704) والتي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م إشارة إلى مركب يملكها شخص ويعمل عليها شخص آخر، حيث تشير إلى:-

"أمر شحن من خريسيوس (Chrysippos) إلى دياجوراس (Diagoras) وبيروتيس (Beroties) (٨٠٠٠) ثمانية آلاف أردباً من الشعير النظيف والمنخول من أجل ضريبة التخمر (Brewing Tax) (ضريبة الشراب) السكندرية. بطلميوس هو البحار علي مركب (كيركوروس) (Kerkouros) مملوكة لـ إيويديكوس (Euthydikos).

يشير ناشر البردية إلى أن خريسيوس هو استراتيجوس الإقليم، وأن كل من دياجوراس وبيروتيس هما أمناء مخازن" سيتولوجوي"^(٧٤) وهذه البردية عبارة عن نوع نوع من أنواع أوامر الشحن الصادرة من الاستراتيجوس إلى السيتولوجوس تأمره

بشحن ضريبة الغلال علي ظهر سفينة مخصصة لذلك^(٧٥) ومن الملاحظ أن أمر الشحن عبر عنه بصيغة الأمر المفرد مع أن المرسل إليهما اثنين من أمناء المخازن وليس أمين مخزن واحد، أي من المفترض أن يخاطبا بصيغة الأمر الجمع، ولكن ربما يشير ذلك إلى انه بالرغم من أن أمر الشحن مرسل إلى اثنين من أمناء المخازن (السيولوجوى) فإن واحداً منهما فقط كان متوقفاً منه بالفعل أن يقوم بعملية الشحن^(٧٦).

ولدينا بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م^(٧٧) وهي عبارة عن إيصال استلام صادر من ربان مركب، يعترف فيه بأنه قد استلم كمية من الغلال في ميناء كيركي لنقلها إلى الإسكندرية، جاء فيها:-

"في عهد بطلميوس وأرسينوي، الخببن لأيهما (Φιλοπατερων)، في العام الواحد والعشرين، الثاني من شهر هاتور، يعترف أمونيوس، ربان مركب بوليكراتيس (Πολυκρατης) حمولة.... أردب، بأنه شحن في ميناء كيركي للنقل إلى الإسكندرية من صومعة الغلال الملكية، من محصول العام العشرين، بواسطة باكخيوس (Βακχιος) وأمونيوس أمناء مخزن الغلال^(٧٨) في هيرانيسوس (Ιερα Νησος) مع المراقبين (εργοστηριοι) خمسة آلاف وخمس مائة وست وخمسون أردباً (٥٥٥٦)^(٧٩) من الأوليرا^(٨٠) (Ολυρας) دفعت كإيجار ومن أجل النقل عن طريق مركب إضافي المجموع (٥٥٥٦) أردباً والكمية تم كيلها بالمكيال البرونزي بمكيال عادل، ودقيق، ومنخول، ولم أقدم أي شكوى"

ويتبين لنا من هذه البردية أن بوليكراتيس هو مالك المركب وأن أمونيوس هو ربانها. أي أن بوليكراتيس يملكها ولكنه لا يعمل عليها وأنها استخدمت في نقل الغلال من ميناء كيركي في إقليم منف إلى صومعة الغلال في الإسكندرية.

وإحدى برديات "تبتونيس"^(٨١) والتي ترجع إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م (١٧١ ق.م) تتعامل مع موضوعات متعددة، وخاصة تلك التي ترتبط بأعمال

صوامع غلال الدولة، مثل تدوين إيصالات عينية من إبحار ومصادر أخرى، وتخزين بذور الغلال، مخصصات الجنود وموظفي الحكومة، والانتقال السنوي للقمح إلى الإسكندرية. وهذه الموضوعات هي الأكثر أهمية في النص، فهي تعطينا صورة عن أسطول الغلال القابع في ميناء بطوليمائيس. كما اشتمل هذا النص علي أسماء كل مركب وما تحمله من بضائع مرسله من قري متعددة، وجدير بالملاحظة أن قائدي هذه المراكب، فضلاً عن مالكيها معظمهم من اليونانيين^(٧٩) وأسماء ملاك المراكب وربابنتها كالتالي:-

- ديونييسيوس (Διονυσίος) من نيلوبوليس (Νειλουπολιν) يملك مركباً ربانها هو أبولونيوس (Απολλωνιος)^(٨٠).
- فيلوثيراس (Φιλωτερας) من نيلوبوليس يملك مركباً، ويبدو أنه ربانها أيضاً^(٨١).
- هيراكليطوس (Ηρακλειτος) من سوكتوبايونيوسوس يملك مركباً ربانها هو أبولونيوس^(٨٢).
- سيرايون (Σαραπιωνος) من سوكتوبايونيوسوس يملك مركباً ربانها هو ثيودوروس (Θεοδωρος)^(٨٣).
- سوسيكليوس (Σωσικλεους) من سوكتوبايونيوسوس يملك مركباً ربانها هو بامينيس (Παμμενης)^(٨٤).
- بطلميوسوس، من سوكتوبايونيوسوس، يملك مركباً ربانها هو كيفالون (Κεφαλων)^(٨٥).
- دوريونوس (Δωριωνος) يملك مركباً، وربانها هو ديونييسيوس^(٨٦).
- اسكليبياس (Ασκληπιας) يملك مركباً، وربانها هو زينون^(٨٧).

- ومركب يمتلكها أمونيوس، ويدو أن ربانها شخص آخر من نيلوبوليس^(٨٨).

- مركب أخرى يمتلكها شخصان هما أبوللونايوس وأثينايس (Αθηναίος) وربانها هو بطلميوس^(٨٩).

ومما سبق يتضح لنا أن هناك مراكب يمتلكها شخص وهو ربانها أيضاً. كما أن هناك مراكب يمتلكها شخص، وربانها شخص آخر. ومركب يمتلكها شخصان وربانها شخص ثالث. وإذا افترضنا أن أبوللونايوس هو نفسه الشخص الذي تكرر اسمه في البردية، حيث جاء في معظم الحالات رباناً لعدد من المراكب يمتلكها أكثر من شخص، وجاء في حالة واحدة مالكاً لمركب مناصفة مع شخص آخر، فإن بعض الأشخاص كان يملكون مراكباً ويعملون في نفس الوقت ربانته علي مراكب يمتلكها آخرون. ونفس الشيء ينطبق علي ديونيسيوس فقد جاء في حالة مالكاً لمركب يقودها آخر، وفي حالة أخرى جاء رباناً لمركب يمتلكها آخر، هذا إذا صح الافتراض بأن كل من أبوللونايوس وديونيسيوس المذكوران في البردية، هما نفس الأشخاص.

أما في العصر الروماني فمن الملاحظ أن الفرد يجب أن يكون صاحب ثروة طائلة حتى يتمكن من امتلاك سفينة نقل للبضائع، حتى ولو كانت صغيرة الحجم، ولهذا السبب فإن عدد البحارة الذين كانوا يمتلكون سفناً ويقومون بتشغيلها كان قليلاً، وجرت العادة علي أن يمتلك مثل هذه السفن أحد الأثرياء، وكان دائماً أحد مواطني عواصم الأقاليم من الإغريق أو الرومان. حيث كان يقوم بشرائها كنوع من أنواع الاستثمار، ثم يقوم باستئجار ربان ليقوم بتشغيلها، وكان علي الربان أن يجتهد في العثور علي الشحنات لكي ينقلها عليها، كما كان يقوم باختيار الطاقم الذي يعمل عليها ويحتاج إليه^(٩٠).

وفي إحدى البرديات التي تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني (١٤٠م)^(٩١) ما يشير إلى هذا المعنى تقريباً، حيث جاء فيها :-

"اتفاق بين و "تريبون" (Τριβων) بن أبوللونوس مسجل في حي "أبوللونوس" ربان سفينة، بخصوص شحن ستة آلاف أردب من الحبوب الغذائية. يقر "تريفون" بأنه قد تسلم مبلغ أربعمائة (٤٠٠) دراخمة من الفضة، من المبلغ المتفق عليه لاستئجار سفينة، وأنه سوف يتسلم الشحنة في ميناء ويسلمها في ليثاين (Λιθηνε) في مديرية سايس^(٩٢) وجاء في إحدى فقرات هذه البردية. "ويقر تريفون بأنه سوف يقدم عدداً كافياً من البحارة، وكذلك كافة مستلزمات السفينة....." ^(٩٢).

وهناك بردية تعود إلى العام (١٥٥م) وهي عبارة عن إيصال مرسل من قبل أحد ملاك السفن إلى مصرف الدولة، جاء فيها:

" إلى سابينوس وشركاه المصرفيين الحكوميين. أنا هيراكليديس بن ديديموس (Διδυμος) اسم أمي هو ديميتروس (Δημητρουτος)، من ميناء هيراكليوبوليس (Ορμου Ηρακλεοπολειτου) ربان مركبي المملوكة لي، حولة ٨٠٠ أردب"^(٩٣)

ويتضح لنا من هذه البردية أن هيراكليديس هو مالك السفينة والتي تبلغ حملها ٨٠٠ أردب، وهو أيضاً ربانها.

"κυβερνητης ιδιουποιου αγωγης αρταβων ω"^(٩٤)

ومن خلال إحدى برديات أوكسيرينخوس^(٩٥) وهي عبارة عن كشف حساب من المحتمل أنه مقدم من قبل موظف إلى رئيسه المباشر خاص بنفقات تتعلق بشحن حمولات للعديد من المراكب، محملة بالقمح عن طريق النهر، ولا شك أنها مرسلة إلى الإسكندرية^(٩٦) يتضح لنا ملكية الأفراد للمراكب حيث جاء فيها :-

"حساب المراكب (αποστολου) تريادلفوس (Τριαδελφος)
(٣٤٠٠) أردب من القمح" (٩٧)

"المركب هوريون (Ωριωνος) بن أمونيوس (Αμμωνιος) ١٥٠٠
أردب من القمح" (٩٨)

"لمركب باوسوريس (Παυσιριος) بن أبولونيوس ٥٠٠ أردب" (٩٩)
وتحدثنا إحدى برديات أوكسيرينخوس (١٠٠) وهي عبارة عن خطاب مرسل إلى
ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس ، من شخص يدعي بوسيدونيوس
(Ποσιδωνιος) يعلمه بأنه قد استلم من أمناء مخزن قسم بسوبثيس
(Ψωβθεως) في التوبارخية السفلي، كمية من الغلال، لنقلها إلى الإسكندرية. إن
بوسيدونيوس هذا يملك عدداً من المراكب وقد جاء فيها:-

" إلى ديديموس ستراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس من بوسيدونيوس، ويسدعي
أيضا تريادلفوس صاحب ثمانية مراكب (Πλοιων η) تبلغ حولتها أربعين ألف
أردب (αγωγης αρταβων μυριαδων δ)، في إدارة نيبوليس.
استلمت، وكيل لي بواسطة ديوسقوروس (Διοσκορος) بن أونوفريس
(Ουνωφριος) وديديموس بن باوسيريس (Παυσειριος)، أمناء مخزن قسم
بسوبثيس في التوبارخية السفلي الكمية المقدرة لي من قبلك أنت وهوريون يدعي
أيضا إيون (Απιωνος)، الكاتب الملكي (الباسيليكو جرامتيوس) للإقليم السابق
ذكره، وفقاً لرسالة عظمة المدير المالي لنيابوليس من صومعة الغلال العامة في القرية
سابقة الذكر، عبر النهر....."

ومن هذه البردية نجد أن بوسيدونيوس يمتلك عدداً ليس بالقليل من المراكب
بلغ عددها ثمانية مراكب، وبلغ مجموعة حولتها أربعين ألف أردب من الغلال، كما
يتضح لنا دور كل من الاستراتيجوس والكاتب الملكي في عملية النقل حيث يتضح

لنا أنهم المسئولون عن إصدار أوامر الشحن إلى ملاك المراكب، كما يتطابق ذلك مع ما جاء في بردية "ماكوارى رقم ٤٠٧" من حيث أن أمر الشحن صادر من الاستراتيجوس إلى اثنين من أمناء المخازن^(١).

وتشير إحدى البرديات التي تعود إلى القرن الثالث الميلادي إلى ملكية بعض مواطني مدينة أوكسيرينخوس لعدد من المراكب، منهم من يعمل علي مركبه الخاصة ومنهم من استأجر لها رباناً، وهذه البردية عبارة عن خطاب مرسل إلى مدير مكتب استراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس بخصوص أجره الشحن (Φορετρον). وجاء فيها^(١٠١):-

" إلى أوريليوس ديمتريوس (Αυρηλιος Δημητριος) مدير مكتب استراتيجوس إقليم أوكسيرينخوس. من أوريليوس بطلمیوس بن ديوجينيس (Διογενους) وفيلوتيرا س (Φιλωτερας) ربان مركب خاص تبلغ حمولتها ٥٠٠ أدر ب ما رأس تمثال.....، و أوريليوس ديوجينيس بن سيرايون وأرسينوى، ربان مركب مملوكة ل.... بن أوفيلليوس (Οφελλιος) ومع ذلك يلقب ب..... وتبلغ حمولتهاأردب، بما رأس تمثال إيزيس (Ισις) " وفي هذه البردية نتبين أن أوريليوس بن بطلمیوس يملك مركباً خاصة به، ويعمل بنفسه ربان عليها، وتبلغ حمولتها ٥٠٠ أدر ب، بينما أوريليوس ديوجينيس يعمل رباناً علي مركب مملوكة ل.... بن أوفيلليوس. وجميع ملاك المراكب وكذلك الربانة الذين يعملون عليها من مدية أوكسيرينخوس، وهم يونانيون. كما نلاحظ أيضا الدور الذي اضطلع به مدير مكتب الاستراتيجوس (Διαδεχομε...νω την στρατηγιαν) في عملية النقل، حيث نجد أنه يصدر الأوامر الخاصة بدفع أجره الشحنة، والتي مرت بنا في برديات كولومبيا^(١) أن

الاستراتيجوس وكذلك الكاتب الملكي هما اللذان كانا يصدران أوامر الدفع، ويبدو أن الاستراتيجوس قد خول له الحق في إصدار أوامر الدفع بالنيابة عنه .

وفي بردية^(١٠٢) تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي (٢٠/٢٢١م) نجد أن شخصاً يملك ثلاثة مراكب، بلغ إجمالي حولاتها خمس عشرة ألف أردب. جاء فيها:-

"من أوريليوس أمونيوس بن أمونيوس ربان سفينة في إدارة نيابوليس. املك ثلاثة مراكب تبلغ حولتها خمس عشرة ألف أردب إلى أوريليوس سيرايبون. أمين مخزن غلال قسم سكو (Σκο) في التوارخية العليا، بعد التحية. استملت وكيل لي من قبلك الكمية المقدرة لي عن طريق الاستراتيجوس أوريليوس حربوقراط (Αρποκρατιωνος) وأوريليوس نيميسيون (Νεμεσιωνος) يدعي أيضاً ديونيسيوس الكاتب الملكي....."

ويتبين لنا من هذه البردية أن أوريليوس أمونيوس يملك ثلاثة مراكب، وهو أيضاً ربانها .

وفي وثيقة تعود لعام ٢٨٦م، وهي عبارة عن إعلان من شخص يدعي أوريليوس أنيكتوس (Ανικητος) ويعلم الاستراتيجوس أنه تسلم قمجاً من إحدى قري أو كسرينخوس لإرساله إلى الإسكندرية تنفيذاً لأوامر الكاثوليكوس (Καθολικος)^(١٠٣) جاء فيها:-

"إلى أوريليوس فيليوس (Φιλίππος)، يدعي أيضاً هوريون. ستراتيغوس إقليم أو كسرينخوس من أوريليوس أنيكتوس أولبانوس (Ολβανος) من المدينة الشهير والأكثر شهرة أو كسرينخوس، ربان مركب هيلينية (أو ذات طراز إغريقي). (κυβερνητου πλοιου Ελληνικου) ينتسب إلى ورثة تيرو (Τειρωνος) حولة ثلاثمائة وخمسين أردباً.....".

وواضح لنا من هذه البردية أن أوريليوس ربان مركب يونانية، وربما كانت هذه المركب ملكاً له في نفس الوقت، كما مر بنا في بعض البرديات السابقة. أن بعض الأشخاص كانوا أصحاب مراكب وربابنتها في آن واحد.

علي أن ملكية المراكب ، سواء في العصر اليوناني أو الروماني لم تقتصر علي الرجال فقط دون النساء، أو علي ملكات البيت البطلمي دون غيرها من النساء، فمن خلال الوثائق البردية يتضح لنا أن النساء كن يمتلكن مراكباً خاصة بهن، وأن بعضهن كن يستأجرن رباناً للعمل عليها ، وفي بعض الأحيان كن يستأجرن مراكب الملكات، ففي الوثيقة رقم ٣٩ من بردي "إراسم" ورد ذكر لامرأة تدعي "أثينا" استأجرت مركباً من مركب الملكة كليوباترا الثانية، وهذا أول مثال لامرأة تستأجر مركباً ملكية في العصر البطلمي^(١٠٤). وهنا نجد أبرز مثال لتأثير وضع المرأة المصرية الأقدم وحريتها الاقتصادية في الميراث، والعمل، علي سيدات المجتمع اليوناني داخل مصر فراح يقلدها ويستثمر وجوده بها^(١٠٥).

وفي القرن الثالث ق.م كانت أجاتوكليا^(١٠٦) خلية بطليموس الرابع فيلوباتور^(١٠٧) تمتلك مراكب خاصة بها حولتها ما بين ألفين وألفين وخمسمائة، وكان يدير لها هذه المراكب بحار يدعي هيراكليديس، الذي كان يعمل أيضاً رباناً علي مراكب أجاتوكليا^(١٠٨).

وهناك إشارة أي ملكية النساء للمراكب في العصر الروماني، حيث تشير إحدى البرديات^(١٠٩) إلى سيدة تدعي كلاوديا بيريكيي (κλαυδια Βερενικης) كانت تملك مركباً وأنها استأجرت رباناً للعمل عليها يدعي أوريليوس بن ديوسقوروس وجاء في هذه البردية:

"...أوريليوس... بن ديوسقوروس و أينيوس (AUVKIOT) ربان سفينة مملوكة لـ كلاوديا، ومع ذلك لها لقب آخر. وتبلغ سعتها ٢٥٠ أردب وبها راس تمثال...."

العاملون في الملاحة النهرية :

نتقل الآن إلى الحديث عن العاملين في الملاحة النهرية. إذا نظرنا إلى النظام الخاص بالنقل النهرى، نجد أن العاملين في الملاحة النهرية كانوا ينقسمون إلى ثلاث مجموعات رئيسية:-

١- ملاك السفن (Kuriot) : وهم الذين امتلكوا السفن، ولكن ليس من الضروري أن يباشروا العمل عليها.

٢- البحارة "الناوكليروي" (ναυκληροι): وهم الذين ينظمون ويباشرون عددًا من السفن التي يمتلكونها أو يمتلكها غيرهم.

٣- القباطنة (κυβερνηται): وهم إما أنهم يمتلكون المراكب أو يعملون لدى "ناوكليروي" (١٠٧).

ولقد مر بنا من خلال الوثائق البردية التي استعرضناها، - فيما سبق - أن ملاك السفن كانوا أحياناً هم الملاك، والناوكليروي، والكيرنيتاي في نفس الوقت، أي أنهم هم الذين يمتلكونها و يباشرون العمل عليها ويقودونها أيضاً (١٠٨).

كما أن هناك مراكب يملكها شخص، ويباشر العمل عليها بنفسه ، ويقودها شخص آخر (١٠٩) كما أن هناك مراكب يملكها شخص ويباشر العمل عليها ويقودها شخص آخر (١١٠) ومراكب يملكها شخص ويقودها شخص آخر ويباشر العمل عليها شخص ثالث (١١١) كما أن هناك مراكب يملكها أكثر من شخص ويباشر العمل عليها ويقودها شخص آخر، أو يملكها أكثر من شخص ويقودها شخص ثان ويباشر العمل عليها شخص ثالث (١١٢).

وكان يسمح للبحار (ναυκληρος) أن يستأجر مركب الملكة لنقل الغلال الخاصة بالحكومة، وأن يكون هو نفسه ربانها^(١١٣)، حيث جاء في إحدى برديات "الحية" أن "حورس" بحار (ναυκληρος) ومستأجر للمركب (μισθωτης) وفي نفس الوقت ربانها (κυβερνητης)^(١١٤) بينما تغيرت الصورة في وثائق أخرى، ففي حالة المراكب التي تمتلكها فإن البحار ليس لديه الحق في تأجير المركب، ويظهر ذلك في الوثيقة رقم ٣ من بردي "إراسم" وهي عبارة عن أمر شحن حمولة من الغلال ذكر فيه أن "نيفروتيس" كان مستأجراً لمركب تمتلكها الملكة كليوباترا الثانية وأن بوليستراتوس كان بحاراً علي المركب^(١١٥).

نقابات ملاك السفن:

ذكرنا فيما سبق أن مهنة النقل سواء البري أو النهري لم تقيد تقيداً كاملاً مثل غيرها من الحرف والمهن^(١١٦) إلا أن ذلك لا يستبعد أن ملاك السفن والعاملين في النقل النهري قد انتظموا في جماعات، وإن كانت غير رسمية - وربما كان لهم ممثلين لدى الحكومة تخاطبهم عند الحاجة إليهم. إذ كان كبار التجار وأصحاب السفن يؤلفون فيما بينهم (Synodos)، وأن البطالة كانوا يستندون إليهم شئون التجارة الخارجية تصديراً واستيراداً^(١١٧) فلا يستبعد أن أصحاب السفن النهريّة - أو العاملين بالنقل النهري كان لهم أغانط مشابهة أو علي الأقل جماعة تمثلهم.

وفي القرن الأول ق.م تم إنشاء هيئة للبحارة للحماية من إخطار النقل النهري تسمى (οι προς ναυλωσει) وتتكون من البحارة (ναυκληροι) والمستأجرين (μισθωτοι) والربانة (κυβερνηται) وملاك السفن، وأحياناً كان هؤلاء يذكرون في وثائقهم بأنهم تابعين لهيئة البحارة^(١١٨) ولدينا وثيقة علي جانب من الأهمية^(١١٩) لأنها توضح لنا وجود وكالة للنقل النهري في منف، ويرجع تاريخها إلى أواخر عهد البطالمة. جاء فيها:

" إلى هيراكليديس - الآتي هو نسخة من أمر مرسل من أبوللو فانيس (Απολλοφανης) . رئيس (προστατης) و يوديموس (Ευδημος) سكرتير (γραμματευσ) وكالة النقل النهري (Ιπποδρομιτων σκαφη) في منف، الآتي هو التعليمات التي يحتويها ذلك الخطاب، اشحن تحت إشراف بانيسكوس (Πανισκος) السكرتير الملكي، مركب زابديون (Ζαβδιωνος) بن أرتميدوروس (Αρτεμιδωρος) التي تبلغ سعتها ١٢ ألف أردب"

وفي مخاطب آخر^(١٢٠) من رئيس وكالة النقل النهري، وسكرتيرها إلى الاستراتيجوس، جاء فيها:-

"من أبوللو فانيس، الرئيس، ويوديموس سكرتير وكالة النقل النهري في منف إلى ديونيسيوس أحد رجال الحاشية الملكية (συγγενης) و ستراتيغوس، والمستول عن الدخول بعد التحيات لقد قدمنا (مركب) من اجل المخلص، الذي وعدنا الديويكيثيس (وزير المالية) بنقله خارج نفس القسم....."

ونستخلص من الخطابين السابقين أن زابديون بن أرتميدوروس يمتلك مركباً، وهي تتبع وكالة النقل النهري والتي مقرها منف، رئيسها هو أبوللو فانيس، وسكرتيرها يوديموس^(١٢١) ويذكر "هاوبن" أن زابديون لم يكن مجرد مالك للسفينة ولكنه كان أيضاً رباناً يعمل علي السفينة بنفسه، فضلاً عن أنه كان عضواً في الوكالة، وأيضاً يشارك في تحمل المسؤولية^(١٢٢). ويبدو أن هذه الوكالة كانت خاضعة للإشراف الحكومي، ويتضح لنا ذلك من خلال علاقة هذه الوكالة بموظفي الدولة. ابتداء من أوامر الشحن المرسلة من رئيس الوكالة إلى هيراكليديس أمين صومعة الغلال، مروراً بإشراف السكرتير الملكي بانيسكوس، علي عملية الشحن. أي أن عمليات النقل المختلفة التي كانت تقوم بها الوكالة، كانت تخضع للإشراف التام من قبل الحكومة. وبالإضافة إلى ذلك فقد كانت هذه الوكالة تتعهد بنقل غلال الدولة.

وتبين ذلك من خلال، وعد كل من رئيس الوكالة وسكرتيرها بأن يمدوا الدولة بالمراكب اللازمة لنقل الغلال أو أنهم كانوا ملتزمين أمام وزير المالية و الاستراتيجوس بتنفيذ وعودهم تلك.

وكان رئيس الوكالة يتولى مهامه لفترة قصيرة، بينما يتولى السكرتير وظيفته لفترة أطول^(١٢٣) كما تشير هذه البردية إلى تعدد الأجناس العاملة في وكالة النقل النهري، حيث نرى أن "زابديون" يحمل اسماً عربياً فينيقياً بينما يحمل يوديموس اسماً يونانياً. كما أن وجود "البروستاتيس" و"الجراماتيوس" يشير إلى التنظيم الدقيق في النقل النهري^(١٢٤). ويلاحظ أن نفس الهيئة أو الوكالة كانت موجودة بالفعل في الإسكندرية ويتضح ذلك من خلال النص الذي نشره "ذيلياكوس" (Zilliacus)^(١٢٥) واحتمل أنه مؤرخ بالعام (٧٧ ق.م^(١)) أي أنه يعود إلى فترة مبكرة عن البردية السابقة (3- 1741 BGU) وجاء فيها :-

" من أندروماخوس (Ανδρομαχος) إلى أرخيبيس (Αρχιβεις) بعد التحية. هذا نص رسالة موجهة إلى ليونيديس (Λεωνιδης) السيتولوجوس، وتحتوي علي أمر إداري موجه إليه.

إلى ليونيديس، هناك رسالة تحتوي علي الأمر الإداري من بظلميوس الديويكيتيس، مذكور أدناه، سوف تتلقي أنت، بالاتفاق مع الكاتب الملكي أرخيبيس، أمراً يفيد بأنه يجب عليك شحن سفينة أجاثوكليوس (Αγαθοκλειος) التي تبلغ سعتها، حمولة (٢٥٠٠) ألفين وخمسمائة أردب، وذلك طبقاً لما ذكره كل من ديونييسيوس و هرويديس (Ηρωιδης) المشرفان علي الشحنة. حيث يجب عليك شحن السفينة بـ ٢٥٠٠ أردب قمح".

وخطاب آخر من نفس البردية جاء فيه: ^(١٢٦)

"من بطلميوس إلى أندروماخيس (Ανδρομαχης) بعد التحية. بعد دوام الصحة والعافية.. يجب عليك تحميل السفينة المخصصة لنقل القمح والتي تبلغ سعتها حمولة، (٢٥٠٠) ألفين وخمسمائة أردب طبقاً لشهادة ديونيسيوس وهرويديس. المشرفان علي الشحنة التي تم إرسالها من المدينة في اتجاه الشمال من الدفعة الثالثة، يجب تحميل هذه السفينة بـ (٢٥٠٠) ألفين وخمسمائة أردب قمح".

وفهم من الخطابين السابقين أن الشحنة خاصة بالحبوب المتجهة شمالاً نحو مدينة ما- قد تكون الإسكندرية ^(١٢٧) كما يفهم أيضاً أن مرسل الخطاب الأول أندروماخيس وهو استراتيجوس إقليم هيراكليوبوليس، إلى شخص آخر يدعي أرخييس وهو الكاتب الملكي، ومن خلال أرخييس يوجه الاستراتيجوس أمراً إدارياً إلى السيتولوجوس ليونيدس، وذلك حتى يبقى الكاتب الملكي علي دراية بفحوى الخطاب أو الأمر الإداري، حتى يتسنى له مراقبة التوريدات الواردة من خزانة الحبوب ^(١٢٨). أما بطلميوس فهو مصدر التعليمات الأول، حيث أنه هو الديويكيثيس الذي أرسل الخطاب في البداية إلى الاستراتيجوس أندروماخيس، مع أننا نلاحظ أن بطلميوس يعتبر أقل منزلة من الاستراتيجوس، أن لم يكن تابعا له!! ^(١٢٩) ويذكر "زيلياكوس" ناشر البردية أن هرويديس وديونيسيوس اللذان يحملان لقب (προς τη ναυλωσει) هما بالترتيب رئيس الوكالة وسكرتيرها، وأجاثوكليوس هو القبطان الذي أرسل إلى منف لشحن غلال الدولة، وأنه يعتبر أيضاً بحاراً، وربما أيضاً مالك السفينة، ومن المحتمل أيضاً أنه عضواً في وكالة النقل النهري ^(١٣٠).

في العصر الروماني كان ملاك السفن يمثلون الجزء الأكبر من أثرياء الإسكندرية، الذين انتظموا في نقابة تحت إشراف الحكومة، ولقد عين أعضاؤها لكي يشرفون علي النقل عبر النيل وقنواته في مختلف الأقاليم ^(١٣١) ولقد كانت النقابة تلتزم

بتقديم ما تطلبه الدولة منها حيال ضريبة الأنونا، حيث كان أصحاب السفن يضطلعون بنقل الأنونا وفي إحدى الوثائق ما يدل علي ذلك^(١٣٢):-

".....أمونيوس بن ميترودوروس (Μητροδωρος) حفيد كيفالون ، من قبيلة سوسيوكوسميون (Σωσικοσμιον) وعشيرة زنيان (Ζηνειαυ) وديونييسيوس بن بطلميوس ، حفيد بوتامون (Ποταμωνος) من قبيلة أرخيستراتيس (Αρχεστρατειου) وعشيرة زنيان، يعملان كضمناء لامثالي وتنفيذ تعهداتي، هذان الاثنان هما رؤساء أصحاب السفن في إقليم أرسينوي".

ويتبين لنا أيضاً من إحدى فقرات تلك البردية^(١٣٣) أن رئيس أصحاب السفن يقوم بنقل الأنونا:-

"إلى ساينوس وشركاه المصرفيين الحكوميين أنا هيراكليديس بن ديديموس وديميتريوس، من ميناء هيراكليوبوليس (أهناسيا المدينة) ربان مركبي الخاصة حمولة (٨٠٠) ثمانمائة أردب".

وكما ذكرنا، فإن معظم أصحاب السفن "الناوكليروي" العاملين في نقل الأنونا من السكندريين كانوا يحتكرون نقل الأنونا داخل مصر ويشكلون غالبية أعضاء النقابة المنظمة لحرفتهم^(١٣٤).

كما يوجد تعهد آخر، جماعي موجه إلى الكاتب الملكي من ملاك السفن في أرسينوي جاء فيه:-

"إلى أبولونيوس المدعو أيضاً "خايريمون" الكاتب الملكي و الاستراتيجوس بن "بيلينيس" بن بيلينيس من هرموبوليس و ديوسقوروس بن "اماناريوس".... بإعداد القوارب حمولة ٥٤٥ أردباً مشفوعاً بقسم الإمبراطور ماركوس أوريليوس...."^(١٣٥)

وتبين لنا من هذه البردية أن ملاك السفن كانوا يتعهدون بإعداد القوارب، بل أنهم كانوا يقسموا بذلك تأكيداً لالتزامهم بتعهداتهم، وكما رأينا في بردية

"كولومبيا" سابقة الذكر أن هناك ضمناً من نقابة أصحاب السفن كانوا يضمون قيام أصحاب المراكب بواجباتهم، والتزامهم بتعهداتهم^(١٣٦).

وكانت نقابة ملاك السفن من أهم النقابات وكان أفرادها يختارون من بين أسر أعضاء مجلس الشورى الأثرياء وكان عملها مركزاً علي نقل ضريبة الانونا، ومد الجنود بالتموين^(١٣٧).

ولقد كان لملاك السفن الحق في معاينة صوامع الغلال وربما كان لهم الحق في الإشراف علي النقل من صوامع الغلال إلى أرصفة التحميل وإن كان حقاً محدوداً وذلك لتجنب التقاعس عن التحميل^(١٣٨).

ويدل علي ذلك ما جاء في إحدى برديات أوكسيرينخوس^(١٣٩) والتي تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي بيسيوس (Παισιος) إلى آخر ادني منه مرتبة ويسدعي أرخيلالوس (Αρχελαος) بوجه إليه بعض تعليمات تتعلق بتحميل شحنة من القمح وتفتيشها تفتيشاً رسمياً. في هذه الحالة أيضاً ربما كانت هذه الغلال مرسلة إلى روما^(١٤٠) ونص البردية كالآتي:

"من بيسيوس إلى الأكثر اعتزازاً بالنسبة لي، أرخيلالوس بعد التحية. حامل هذا الخطاب هو البحار بانيموؤتوس (Πανεμουωτος) أرجو منك أن تري ما إذا كانت شحنته قد تم شحنها، وتم إنجاز كل ما يتعلق بها، ودعها تحوي كالعادة كل ما لديك، وكل ما تم اختياره للشحن، أرسل المفتشين بنفسك للفحص، واحصل علي حمار من رؤساء الشرطة، بعد ذلك أعره كل اهتمامك، ودعه يري كل صوامع الغلال، واعد المراقبين والموظفين الآخرين الثانويين، والذين أعطيت لك أسمائهم عن طريق حروبوقراطيون، حتى لا يكون هناك تأخير، مع خالص تمنياتي لصحتك صديقك العزيز"^(١٤١).

ويتبين لنا من هذه البردية، أن ملاك السفن كان لهم الحق في معاينة صوامع الغلال، وأن المستول عن الصوامع والذي لم يتبين لنا من خلال سطور البردية وظيفته بالتحديد، كان عليه أن يقدم له كافة التسهيلات وكذلك كافة المعاونين، من مفتشين، ومراقبين، ويبدو لنا من خلال هذه الوثيقة أن القمح كان يرسل من أو كسيرينخوس إلى روما في أسطول للغلال وكان يرسل مع الشحنة مراقبين وموظفين آخرين.

النقل النهري للغلال الدولة:

كان جمع القمح وغيره من الحبوب الغذائية من أهم مظاهر الحياة الاقتصادية في مصر في العصر البطلمي، حيث تنقل الغلال علي ظهر الدواب إلى مخازن القرية، ومنها إلى اقرب الموانئ النهرية^(١٤٢).

ولدينا العديد من البرديات التي تتعلق بعملية نقل الغلال عبر النهر، وغالباً ما تكون إلى الإسكندرية، ومنها مجموعة برديات "موين" (Moen)^(١٤٣) بنقل الغلال من أرسينوي "الفيوم" إلى الإسكندرية، وهي عبارة عن ثلاث برديات تعود إلى (١٦٠ ق.م)، بشأن أوامر شحن مرسلة من شخص يشغل وظيفة بروتارخوس (πρωταρχος). وهي وظيفة يبدو أنها تخول لصاحبها إعطاء الأوامر إلى أمناء المخازن^(١٤٤).

ولقد جاء في البردية الأولى:

"تحيات إلى هيلودوروس (Ηλιοδωρος) و أبولونيوس من البروتارخوس، اشحن (Εμβαλεσθε) من ميناء بطوليس، من مخزن غلال أنوبياس (Ανουβιαδα) من محصول العام الواحد والعشرين، إلى صومعة الغلال الملكية في الإسكندرية، عي ظهر مركب هيراكلييتوس. بسعة قدرها x أردب والتي ربانها هو زميريس (Ζημερις)^(١٤٥).

وهذه البردية تبين لنا أن البروتارخوس هو الذي يصدر أوامره إلى أمناء المخازن فيما يتعلق بشحن الغلال إلى الإسكندرية، ويبدو أن هيلودوروس وأبولونيوس هم أمناء مخازن قرية أنوبياس..

ἑπιτολογος Ανουβιαδος

Ηλιοδωρωι και Απολλωνιωι^(١٤٦)

كما تبين لنا أيضاً، أن هيراكليوس يملك مركباً لم يتضح لنا سعتها^(١) وأنه لا يعمل عليها بنفسه ولكنه استأجر لها "كبير نيتيس" يدعي زميريس.

وهناك مجموعة من الوثائق البردية في أرشيف "بودليان" (Bodleian) تتعلق بنقل غلال الدولة وتعود إلى العام ١٨ من حكم الملك بطلميوس فيلوميتور (١٦٤-١٦٣ ق.م) والسنة السابعة من حكم الملك بطلميوس يورجيتيس. وتتكون هذه المجموعة من سجل يحتوي علي نقل الغلال التي أرسلت إلى القوات الموجودة في أسوان (Syene)، ولا تلقي هذه الأوراق الضوء فقط علي عملية نقل الغلال الخاصة بالدولة ولكن أيضاً علي تاريخها والعهد الذي تمت فيه، وقد جاء في إحدى البرديات الآتي: ^(١٤٧)

"...إلى أبولونيوس تحية، لقد شحنا من صومعة غلال من ديوسبوليس ماجنا (Διοσπολει τηι μεγαληι)^(٢) علي سفينةجولة... تحت إمرة من اجل نقلها إلى أسوان. من اجل مؤن الجنود المرابطين هناك (٧٥٠) سبعمائة وخمسون أردباً من القمح. مكيال^(١٤٨) تسع وعشرون خوينيكس (κθ χοινικωι) والمجموع الكلي (٧٥٠) أردب من القمح. وداعاً. العام الثامن عشر، ٢٤ برمودة، ١٦٣ ق.م.

أنا هيراكليديس مساعد كاستور (Καστορος) الأويكونوموس (عامل المالية) لقد شحنت كما ذكر سابقاً سبعمائة وخمسون أردب من القمح.

أنا.....مساعد بسينامونيوس(Ψευδαμουνιος) الكاتب الملكي، شحنت
كما حدد سابقاً سبعمائة وخمسون أردباً من القمح المجموع (٧٥٠) أردب.
أبوللونيوس تحيات من بانيسكوس (Πανισκος) فور استلامك أَل
(٧٥٠) أردب من القمح ابلغنا، ودع السفن تعود. وداعاً العام الثامن عشر ٢٩
برمودة"

يتضح لنا من خلال هذه البردية الآتي:

- ١- أن السيتولوجوس هو الذي أرسل الإيصال الخاص بالغلل المرسل عبر
النهر، في شكل تقرير، تم إمضائه من "مساعد الأويكونوموس"
و"مساعد الكاتب الملكي". و أن الذي استلم الشحنة هو
سيتولوجوس صوامع الغلال في أسوان، وهو أبوللونيوس^(١٤٩).
 - ٢- يتبين لنا الدور الذي اضطلع به مساعد الأويكونوموس ومساعد
الكاتب الملكي في عملية النقل النهر.
 - ٣- تعطينا البردية فكرة عن القوات المراقبة في أسوان، وإن كان لم يتضح
لنا من خلال سطور البردية إن كانت هذه القوات قد خدمت في حماية
الحدود الجنوبية أم لا؟ وإن كان ذلك مرجحاً لوجودها بالمنطقة^(١٥٠).
 - ٤- كما يتبين لنا أيضاً المتابعة الدقيقة بين السيتولوجوس المرسل من صومعة
الغلل في ديوسبوليس و السيتولوجوس المرسل إليه.^(١٥١)
- وفي إحدى برديات تبتونيس (سبق ذكرها) والتي تعود إلى العام ١٨٥
ق.م^(١٥١) وهي عبارة عن إيصال استلام من قبل ربان مركب قام بنقل كمية من
الغلل من ميناء كيركي بإقليم ممفيس (منف) إلى المخازن الملكية في الإسكندرية وقد
جاء فيها:

" في عهد الإلهين بطلميوس بن بطلميوس وأرسينوى فيلوباتوريس الخجين لوالدهما، العام الواحد والعشرين ٢ من هاتور، أمونيوس، ربان مركب بوليكراتيس حمولة.....أردب يعترف باستلامه حمولة لشحنها في ميناء كيركي لنقلها إلى الإسكندرية إلى الصوامع الملكية من محصول العام العشرين، بواسطة يوكخيوس و أمونيوس سيتولوجوي. مخزن غلال في هيرانيسوس، مع المراقبين، خمسة آلاف وخمسة مائة وست وخمسون أردباً من الأوليرا"

ويتضح لنا من هذه البردية، أن عملية نقل الغلال التابعة للدولة من منف إلى الإسكندرية عبر النهر، تمت عن طريق سفن مملوكة للأفراد. وربما عمل هؤلاء الأفراد في الخدمة الإلزامية المفروضة عليهم من قبل الدولة والخاصة بنقل غلال الدولة، كما نلاحظ أن الغلال التي تم نقلها هي من محصول العام العشرين في حين أن عملية النقل قد تمت في العام الواحد والعشرين أي أن هذه الغلال كانت مخزنة في المخازن منذ عام.

أما في عصر الرومان، فكان ملاك السفن يقومون بنقل الغلال من أقاليم مصر المختلفة عبر النهر - في الغالب الأعم - إلى الإسكندرية، ومنها إلى روما كنوع من أنواع الخدمة الإلزامية والتي عرفت بالأنونا المدنية (Annona Civilis)، أو إلى الجنود الرومان المربطين في أماكن مختلفة في مصر كخدمة إلزامية عرفت بالأنونا العسكرية (Annona Militares)^(١٥٦). ويمكننا أن نفرق بين نوعين من الخدمات الإلزامية. أحدهما كان قوامه الخدمة اليدوية، بينما كان قوام الآخر الثروة المادية، وقد اخذ نظام الخدمات الإلزامية في مصر يتبلور حوالي منتصف القرن الأول الميلادي حتى اخذ شكله المعروف عند نهاية هذا القرن ومطلع القرن الثاني. وقد وصل هذا النظام إلى ذروة نضجه في نهاية عهد الإمبراطور تراجان عام ١١٧م، ولقد خضع لهذه الخدمة المكلفين بنقل الغلال من الصوامع إلى الموانئ النهرية (النقل البري)

ومن تلك الموانئ إلى الإسكندرية أو إلى معسكرات الجيش الروماني (النقل النهري) (١٥٣)

وفي القرن الثالث الميلادي كانت الانونا مطلباً خالصاً بالإضافة إلى الضرائب التي كانت تجبي من ملاك الأراضي ومستأجري الأراضي العامة و الأراضي الإمبراطورية، وكانت مجالس المدينة مسئولة عن توصيلها وكذلك ترشيح من يقومون بالإشراف علي جمع المواد الغذائية، وعلف الماشية ونقلها إلى الموانئ أو المدينة وتوصيلها إلى ممثلي وكلاء الجيش^(١٥٤).

وتخبرنا بردية تعود إلى العام (١١٨ م)^(١٥٥) أن بحاراً سكندرياً يسمى "بابيريس (Παπειρης) خصصت مركبه لنقل غلال من أبوللونوبوليس (Απολλωνοπολις) (قرية تقع في مركز طهطا شمال سوهاج الحالية) التابعة لإقليم "هيتاكوميا" (أي القرى السبع) (Επτακωμία) وجاء فيها:

"من بابيريس إلى صاحب الشرف العظيم أبوللونوس، ستراتيغوس أبوللونوبوليس، هيتاكوميا تحيات. أريدك أن تعرف إنني كنت مرشحاً من قبل المدير المالي، لإقليمك وحدي، وبناءً علي طلبي وبموافقة بيساريون (Βεσαριον)^(١) مع صندوق الخاص، والذي تبلغ حمولته أربعة آلاف أردب. ولكن بعد أن تم ترشيحي عهد إلى بتولي مهمة كاهن نقابة ربانة السفن، وسوف تفعل خيراً، يا صديقي الأعز، في تعاونك مع رجالي حيث إنني لا أستطيع الحضور لتقديم احتراماتي، لشخصكم المبجل، وثق في إنني قادر علي إسداء خدمة لكم، أنت لا تترك إنني املك مراكب أخرى، وتبلغ سعتها الإجمالية ٨٠.٠٠٠ أردب، لذلك فإنني أستطيع أن اكس مدينتك وأنظفها.

يتضح لنا من هذه البردية أن الاستراتيجوس كان يقوم بالإشراف العام علي عملية النقل، كما نري أيضاً دور (البروكوراتور) (مدير المال) الواضح في عملية

النقل خاصة وأن البروكيوراتور في القرن الثالث كان يملك بشكل واضح حق المراقبة العامة علي الشحن من صومعة الغلال إلى النهر^(١٥٦). أما بيساريون فيبدو انه الكاتب الملكي خاصة وأن "جونسون" يذكر أنه كان يشترك مع الاستراتيجوس في عملية الإشراف علي النقل^(١٥٧).

ورغم أننا قلنا فيما سبق. أن الخدمة الإلزامية قد بلغت ذروة نضجها في بداية القرن الثاني، وخاصة فيما يتعلق بعملية نقل الأنونا، إلا أنه لا يبدو أن بابريس قد نقل هذه الغلال كخدمة إلزامية، وذلك لعدة أسباب منها:

١- لهجة الخطاب نفسه إذ يتضح لنا من خلال سطور البردية أن اللهجة التي يتحدث بها بابريس لا تبدو لهجة شخص قد رشح لنقل غلال هذا الإقليم كخدمة إلزامية خاصة وأنا نعرف أن هذا النوع من الخدمات الإلزامية كان عبئاً ثقيلاً علي من يقوم به ولو انه سنحت له الفرص للتصل من هذا العبء لفعل دون تردد، ولكننا في حالة بابريس نجد أن الأسلوب وطريقة كلامه توحى بأنه لا يبدو عليه أي نوع من أنواع السخط أو التبرم من ترشيحه لهذه الخدمة وبل علي العكس من ذلك نجده يقول انه قد رشح بناءً علي طلبه، فضلاً عن ذلك نجده يخبر الاستراتيجوس بأنه يملك مراكب أخرى تبلغ سعتها الإجمالية ٨٠.٠٠٠ ألف أردب كما نجده في نهاية البردية يطمئن الاستراتيجوس بكلمات تعني أنه سوف يحمل علي مراكبه كل ما في المدينة من حبوب حتى انه لن يترك حبة واحدة.

٢- أن "جونسون" ذكر أن نقابة قائدي السفن في الإسكندرية قد رتبوا مع المسئول عن الأنونا في نيابوليس (البروكيوراتور) تقسيم الأقاليم بين مختلف الأعضاء، أي أن كل عضو من أعضاء النقابة أو كل مجموعة من الأعضاء سوف يوكل إليهم نقل غلال إقليم بعينه. أي أن عملية النقل

قد تم ترتيبها عن طريق اتفاقية بين ملاك السفن والاستراتيجوس، وليس كواجب إلزامي فرض عليهم^(١٥٨).

٣- ذكر "المسلمي" أن بابيريس قد تلقى "عرضاً" لنقل هذه الغلال وخاصة وأن نقل الغلال كعمل خاص بصاحبه كان موجود في تلك الفترة^(١٥٩).

وإن صحت هذه الاستنتاجات، فإنها تدل علي تراخي في دور الدولة في الخدمة الإلزامية. مما يحتاج معه إلى تفسير، فهل يرجع ذلك إلى زيادة عدد السفن بشكل كبير وبالتالي لم يكن هناك حاجة إلى اللجوء إلى الإلزام؟ أم أنه يرجع إلى ضعف في سيطرة الدولة مما قابله زيادة في قوة ملاك السفن؟ أم أنه يرجع لمشاكل كانت تواجهها روما مما كان له أثر علي الإدارة الرومانية هنا في مصر؟

وفي إحدى البرديات التي تعود إلى بداية القرن الثالث الميلادي^(١٦٠) نجد أن مالك مركب يتعهد، بل يقسم بأنه سوف يمد الحكومة بمركب لنقل غلال الدولة، وقد جاء فيها:-

"إلى سيرايون (Σαραπιωνι) يدعي أيضا فانياس (Φανιας) استراتيجية إقليم أوكسيرينخوس، أنا تيثويس (Τιθοης) بن سيرايون و بطولما (Πτολεμα) من فاكوس (Φακουσων) شاحن غلال فاكوس سابقة الذكر (διεραματειτης της αυτης φακουσων)^(١) أقسم بحظ سيفروس وأنطونيوس السيدين المحترمين (των κυριων Σεβαστων) بأنني سوف أقدم المركب الصغير الخاص بي (الذي أملكه) والذي تبلغ حمولته مائة وخمسين أردباً من أجل شحن غلال الحكومة، متي تصل المراكب التي تم جمعها وفقاً لأوامر الشحن، وحتى لا يقع علي اللوم بخصوص هذا الشأن. وهذا التعهد ساري المفعول

و.....البحار سيرايون بن.....فاكوس، التاريخ ، التوقيع، لتيثويس، كتب بالنيابة عنه سيرايون".

يتبين لنا من هذه البردية أن الدولة كانت تفرض علي ملاك السفن تقديم سفن للعمل في خدمة التاج لنقل غلال الدولة، ويتضح لنا ذلك من خلال تعهد تيثويس مالك المركب بأنه سوف يقدم مركبه إلى التاج لاستخدامها في نقل غلال الدولة، وأنه سوف يقدمها عند وصول المراكب الأخرى التي تم جمعها لنفس الغرض مما يبين لنا أن هذه الخدمة كانت مفروضة علي أغلب -إن لم يكن جميع- ملاك المراكب. كما نلاحظ أيضاً أن مالك المركب أمي لا يجيد الكتابة، لأنه الذي قام بالكتابة نيابة عنه شخص آخر.

أوامر الشحن (Εμπολαι)

كان هناك نوعان من أوامر الشحن:

(أ) النوع الأول:

وهو عبارة عن أوامر موجهة من حاكم الإقليم (στρατηγος) إلى الخازن (σιτολογος) مباشرة لشحن كمية معينة من الغلال^(١٦١).

ونبين ذلك من خلال ما جاء في بردية "ماكوارى"^(١٦٢) حيث نجد أن أوامر الشحن من خريسيوس (Χρυσίππος) إلى اثنين من أمناء المخازن وجاء في إحدى هذه البرديات الآتي^(١٦٣):

"أمر شحن من خريسيوس إلى دياجوراس (Διαγώρας) وبيروتيس (Βεροτιες) إشحن ألف وخمسمائة (١٥٠٠) أردب من الشعير النظيف والمنخول من اجل ضريبة الشراب السكندري، البحار بطلميوس" وفي بردية أخرى من برديات ماكوارى جاء فيها: ^(١٦٤)

" أمر شحن من خريسيوس، إلى دياجوراس وبيروتيس إشحن ثمانية آلاف من الشعير المنخول والنظيف، من أجل ضريبة الشراب السكندري بطلميوس هو البحار علي المركب المملوكة ليوثيديكوس (Ευθυδικος)"
وفي بردية ثالثة من برديات "ماكوارى" جاء^(١٦٥):

" إلى بيروتيس ودياجوراس، إشارة إلى مراسلات أخرى، اشحن شعير ضريبة الرأس "Syntaxis"^(١) لشهر برمودة".
(ب) النوع الثاني:

أوامر موجهة من الأويكونوموس و الكاتب الملكي إلى نائبيهما، من أجل الإشراف علي الشحن. ترسل إلى الخازن مباشرة^(١٦٦). ومن ذلك بردية^(١٦٧) تعود إلى القرن الأول ق.م جاء فيها:-

"من أندروماخوس. إلى أرخييس. تحية. هذا نص رسالة موجهة إلى ليونيديس السيتولوجوس. وتحتوي علي أمر إداري موجه إليه. إلى ليونيديس، هناك رسالة تحتوي علي الأمر الإداري من الديويكييس، مذكور أدناه. سوف تتلقى أنت بالاتفاق مع الكاتب الملكي أمراً يفيد بأنه يجب عليك شحن مركب أجاثوكليوس، التي تبلغ سعتها. حمولة ألفين وخمسمائة أردب، ذلك طبقاً لما ذكره ديونيسيوس وهرويديس المشرفان علي الشحنة حيث يجب عليك شحن السفينة — ٢٥٠٠ أردب قمح".

وفي بردية أخرى تعود أيضاً إلى القرن الأول الميلادي^(١٦٨) جاء فيها:

" إلى هيراكليديس. الآتي هو نسخة من أمر مرسل من أبوللوفانيس رئيس و ديموس سكرتير وكالة النقل النهري في منف، الآتي هو التعليمات التي يحتويها ذلك الخطاب، إشحن تحت إشراف بانيسكوس السكرتير الملكي، مركب زايدريون بن ارثيدوروس التي تبلغ سعتها ١٢ ألف أردب "

ونلاحظ اختلاف أوامر الشحن باختلاف الأقاليم، حيث تميزت الأوامر الصادرة من إقليم أرسينوي بالنوع الأول، أما غالبية الوثائق الصادرة من إقليم هيراكليوبوليس كانت من النوع الثاني. ويظهر وجه الاختلاف في أن أوامر النوع الثاني لا ترسل مباشرة إلى الخازن. كما أن لها غرض مختلف. وهو إبلاغ النواب بالأشراف علي شحن الغلال مع الخازن ومعاونه^(١٦٩).

ولقد أحصى لنا "كوك" (Cook) واحداً وعشرين عنصراً احتوت عليها أوامر الشحن وهي كالآتي:-^(١٧٠).

A to B ...Χαιρειν	صيغة التحية
Εμβαλου	أمر الشحن
μετα του επακολουθουτος	المشرفون
κατα τον...χρηματισμον κατα τον αποστολον	التعليمات
επι του κατα την καινη ορμου	مكان التحميل
απο των γεννηματων του(χ) ετους	عام حصاد الغلال التي سيتم تحميلها.
εκ του περι Οξυρυγχα εργαστηριου	موطن الغلال.
ειαν εις Αλεξανδρεαν	الوجهة المقصودة.
εις το βασιλικον	صومعة الغلال الملكية.
εις(السفينة)του/της C	نوع السفينة ومالكها.
του/της μισθωτης / μισθωτρια ο/η D	مستأجر السفينة.
αγωγης (رقم)	سعة السفينة.
εφ ου/ εφ ης E	اسم البحار (الناوكليروس)
παρεσταμενον...του (F) του παρα του G) μισθωτου	شخص (يقدم) يجهز السفينة.
πυρου αρταβας (...), γινονται(...)	نوع وكمية الغلال المشحونة .
και συμβολον ποιησαι.....ως καθηκει	تعليمات بتحرير إيصال.
και μη προτερον την εμβολην ποιησαι	حراسة أثناء الشحن.
Ερρωσο (التاريخ)	صيغة الختام + التوقيع + التاريخ.

إجراءات الشحن:

يتسلم الخازن (السيولوجوس) من حاكم الإقليم أمرتوميل (χρηματισμος) أو رسالة (αποστολος) بشحن كمية محدودة من الغلال إلى الإسكندرية^(١٧١)، كما يتسلم البحار نسخة من هذا الأمر، والتي ترسلها له هيئة البحارة (οι προς της ναυλωσα) وعندئذ يلتزم كل منهما بتنفيذ أوامر التسليم، حيث يتأكد الخازن من تسلم البحار كمية الغلال المطلوب شحنها إلى الإسكندرية علي المركب المحددة كما جاء في إحدى برديات الحية^(١٧٢).

" من كسانثوس إلى يوفرانور، تحية. أعط أوامراً للتسليم بواسطة كيلليس، إلى حورس. علي المركب المملوكة للدولة، والتي يديرها ويقودها المذكور آنفاً، حورس، للغلال التي جبيت علي الأراضي المستأجرة من قبل إسكندر، و برومينوس و نيكوستراتوس وباوسانياس. ودع كيلليس أو ربان السفينة يكتب لك إيصالاً. ويختم العينة. وأحضرها إلي، إلى اللقاء "

ثم يأتي دور نائب الكاتب الملكي (αντιγραφευς) ونائب الأويكونوموس (ο παρα του οικονομου) ويتضمن التأكد من صحة الأوامر الصادرة من كل من الخازن والبحار وأنها متطابقة ثم يقومان بفحص كمية الغلال المشحونة والتأكد من مطابقتها للأوامر المرسله من حيث كميتها ووجهة شحنها^(١٧٣) وعندئذ يصبح البحار مسئولاً عن نقل الشحنة علي المركب بمصاحبة الحراس (φυλακισται) المسافرين معه إلى الإسكندرية^(١٧٤).

الإيصالات (συμβολα) ونسخة منها (αντισυμβολα)

بعد شحن الغلال يسلم الخازن إيصالاً للبحار، الذي يقدم بدوره إيصالاً للخازن، من نسختين (συμβολα δισσον) أو ثلاثة (τρισσον) نسخة لنائب الكاتب الملكي، ونسخة لنائب الأويكونوموس ويحتفظ بنسخة لنفسه^(١٧٥).

وفي بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م (٢٦٤/٢٦٥ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من موظف أعلي مترلة إلى آخر أقل منه مترلة والاثنان تربطهما علاقة ما بعملية نقل الغلال، وإن كانت البردية لم توضح لنا طبيعة هذه العلاقة، يتبين أن نائب الكاتب الملكي أو البحار المسئول عن السفينة، كان يقدم إيصالاً بالكمية المشحونة فضلاً عن أنه كان يختم عينة من هذه الغلال ثم يرسل الإيصالات والعينة المختومة إلى هذا الموظف الأعلى مترلة. وقد جاء في هذه البردية:-

"... ودع كيليس (ربما كان نائب الكاتب الملكي) أو البحار يكتب لك إيصالاً ويختم العينة ويحضرهم إلى، إلى اللقاء..." (١٧٦).

وفي بردية أخرى^(١٧٧) تعود إلى النصف الأول من القرن الثاني ق.م، نرى أن أمناء المخازن يحصلون علي إيصال من البحار:-

"... إحصل علي إيصالاً من البحار بالكمية التي شحنتها كالمعتاد وأبلغنا، كيف جرت الأمور. أرسل أيضاً العينات إلى اللقاء "

ومن هنا نتبين أن السيتولوجوس بالإضافة إلى حصوله علي الإيصال من البحار كان يحصل أيضاً علي عينات من الشحنة لضمان خلوها من العيوب.

وفي بردية أخرى تعود إلى العام ٧٧ ق.م تقريباً، نجد أن السيتولوجوس يستلم إيصالاً من البحار يتعهد من خلاله بتسليم الشحنة خالية من العيوب والأضرار وبدون تأخير، وأن يوصلها سالمة إلى المدينة، وعلي ضمانته الشخصية وقد جاء فيها:

" ويجب تسليم هذه الشحنة إلى المشرف علي صومعة الغلال الموجودة في مستودع الميناء، بعد استلام إيصال من المسئول عن الشحنة (البحار) التي يتعهد فيها بتسليم الشحنة إلى المدينة خالية من العيوب والأضرار وبدون تأخير وعلي ضمانته الشخصية " (١٧٨).

وفي العصر الروماني نجد أن البحارة كانوا يقدمون إيصالاً من ثلاثة نسخ للستولوجوس ونسختين للاستراتيجوس، وذلك كما جاء في بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث الميلادي، حيث جاء فيها^(١٧٩).

"... هذا الإيصال شرعي، ومعمول من ثلاثة نسخ، نسخة لك أيها الستولوجوس، ونسختان للاستراتيجوس".

كما أن البحار أيضاً تعهد بأن يسلم الشحنة نقية غير مغشوشة، خالية، من التراب أو الشعر، وأن يكون منخولاً^(١٨٠).

وفي بردية أخرى نجد أن البحارة كانوا يقدمون إيصالاً من ثلاثة نسخ أحدهم "لليديكابروتوس" الذي حل محل الستولوجوس في القرن الثالث وباشر نفس مهامه، ونسختين إلى الاستراتيجوس وجاء في البردية^(١٨١):-

"... وسوف أقدم إيصال التسليم، لأنني قد دفعت كل النفقات، هذا الإيصال قانوني، وهناك ثلاث نسخ منه، قدمت نسختين لك. أنت الاستراتيجوس، وواحدة إلى الليديكابروتوس".

وترجع أهمية تقديم إيصال إلى الخازن ونسخ لبنائي الكاتب الملكي و الأويكونوموس إلى أن هؤلاء الموظفين كانوا يقدمون تقارير إلى مرؤسيهم عن صحة إجراءات الشحن - علي أساس هذه الإيصالات علاوة علي إثبات صحة مطابقة أوامر الشحن المرسلة إلى البحار للتعليمات المرسلة إلى الخازن، ومطابقة الإيصال الذي استلمه البحار من الخازن لما استلمه الخازن من البحار^(١٨٢). أما بالنسبة للبحار، فقد كان الإيصال ونسخته ذوقية كبيرة له بعد وصوله إلى الإسكندرية. حيث يستطيع بهذه الإيصالات أن يثبت للموظفين المسؤولين بأنه قد أتم جزء من واجباته التي أشارت إليها تلك الوثائق - وبعد مطابقة الحراس (ο προς της σιτηρας) الحمولة المشحونة بالعينة المختومة (δειγμα)

يتسلم البحار منهم إيصالاً كي يقدمه- بعد ذلك- إلى المدير المالي ليتسلم أجرته علي الشحن، ثم يسلمه المدير المالي أيضاً إيصالاً بإخلاء مسؤوليته. ثم يرحل البحار ويستعد لتنفيذ أوامر نقل جديدة^(١٨٣).

كما أن المدير المالي كان يقدم تقريراً إلى الاستراتيجوس بالشحنة المرسلة إليه. وذلك كما جاء في البردية التالية^(١٨٤):-

" من لوسوس (المدير المالي) سبارسوس إلى كيراليس (κηρεαλις) استراتيجية مقاطعة هيراكليديس التابعة. لإقليم أرسينوي، تحية. بالرجوع إلى شحنة الانونا المرسلة من مقاطعتك تحت إشراف ييساريون بن هيرون المستول عن هولات السفن قد تسلم الإيصال المعتاد- والذي يعفيه من المسؤولية القانونية".

وتظهر هذه الإيصالات ونسختها في الوثائق الصادرة من إقليم ممفيس حيث جاء في إحدى البرديات^(١٨٥):-

" وتأكد من أنك حصلت علي إيصال ونسخة منه، كالمعتاد وهذه الأوامر موجهة إلى السيتولوجوس من رئيس وكالة النقل النهري في ممفيس.

ونجد في الوثيقة رقم (١) من أرشيف بودليان^(١٨٦) شهادة شحن أرسلها خازن إقليم طيبة إلى الخازن المشرف علي مخزن الغلال في منطقة " أسوان " (سني) جنوب إقليم لاتوبوليس(Λατοπολης) (إسنا الحالية) لنقل شحنة من الغلال، وتتضمن الشهادة توقيع كل من نائبي الكاتب الملكي والأويكونوموس وقد جاء فيها:-

".. أنا هيراكليديس مساعد كاستور الأويكونوموس وضعت علي متن السفينة كما ذكر سابقاً سبعمائة وخمسين أردب من القمح. أنا..... مساعد بسينامونيس الكاتب الملكي وضعت علي متن السفينة كما ذكر سابقاً- سبعمائة وخمسين أردب من القمح..."

ويعتقد الكاتب ريكمانس (Reekmans) أن هذه الشهادة وهذا الإخطار هما الوصل ونسخة منه المشار إليهما سابقاً^(١٨٧) لكننا لا نستطيع أن نجزم بذلك، لأنه إذا كانت الإجراءات الإدارية في طيبة مختلفة، فلا يمكن أن يعمم هذا الاختلاف في باقي أنحاء مصر. وإذا كان خازن إقليم طيبة يرسل شهادات شحن إلى خازن المنطقة، فإن خازن إقليم أرسينوي كان يرسل مثل هذه الشهادات أيضاً ربما إلى موظف له مهمة وسلطة مختلفة - وإذا كانت الإجراءات الإدارية في إقليم أرسينوي مختلفة عن تلك الموجودة في طيبة، فإنه في قسم هيراكليديس كان يوجد خازن للمنطقة، وربما كان كل من أرسينوي وطيبة لهما نفس الموظف^(١٨٨).

أما بالنسبة لإخطارات الشحن فلا يمكن أن تكون نسخة من الإيصال لأنه وصلتنا بعض الإخطارات الصادرة من إقليم هيراكليويوليس ولكنها مطابقة للإخطارات الصادرة من إقليم طيبة^(١٨٩).

وكانت الإيصالات التي يقدمها البحارة إلى السيتولوجوس ولا يسمح للسفن بالإبحار إلا بعد الحصول عليها - تحتوي علي^(١٩٠):-

- ١- اسم المخزن الذي وردت منه الغلال.
- ٢- وجهة الشحن.
- ٣- اسم مالك السفينة.
- ٤- عدد الأرادب والإشارات إلى المكايل المستعملة.
- ٥- ذكر اليوم الذي تم فيه الشحن.
- ٦- توقيع مندوب الأويكونوموس ومندوب الكاتب الملكي.

مواصفات الشحنات:

لقد اتخذت الدولة بعض الاحتياطات لضمان وصول شحنات الغلال إلى المخزن الملكي بالإسكندرية ودون تلاعب فيها، ولقد ذكرت هذه الاحتياطات في العديد من البرديات منها:-

ما جاء في برديات "ماكوارى" التي تعود إلى نهاية النصف الأول من القرن الثالث قبل الميلاد. حيث جاء في إحداها^(١٩١):-

" أمر شحن من خريسيبوس إلى دياجوراس وبيروتيس إشحن ألف وخمسمائة أردب نظيفة ومنخولة من أجل ضريبة الشراب السكندرية- بطلميوس البحار".
ويتبين لنا من خلال هذه البردية حرص الاستراتيجوس (خريسيبوس) على أن يكون الشحنة نظيفة ومنخولة، وذلك من خلال تعليماته التي أصدرها إلى السيتولوجوس.

كما جاء في بردية أخرى من برديات "ماكوارى" ^(١٩٢):

" أمر شحن من خريسيبوس إلى دياجوراس وبيروتيس. إشحن ثمانية آلاف أردب من الشعير نظيفة ومنخولة من أجل ضريبة الشراب السكندرية بطلميوس البحار".

ويشير "كووك" ناشر برديات "ماكوارى" إلى أن السيتولوجوى كان مطلوب منهم إرسال عينات من الغلال التي تم شحنها بالإضافة إلى التقارير الخاصة بالشحنات^(١٩٣) وذلك كما ورد فيما سبق من برديات. وكانت التقارير والعينات ترسل مع الحراس الذين كانوا يرافقون الشحنات إلى الإسكندرية^(١٩٤).

وفي إحدى برديات تبتونس^(١٩٥) والتي تعود إلى النصف الأول من الثاني ق.م نجد أن الغلال التي نقلت من صومعة غلال قرية هيرانيسوس إلى المخازن الملكية في الإسكندرية قد تم كيلها بمكيال برونزي (χαλκουv)، وذكر أن هذه الغلال قد

كملت بشكل عادل ودقيق وأنها نظيفة (καθαρον) ونقية (منخولة) (κεκοσκινευομενον) ولقد ذيل الإيصال بعبارة تفيد بأن البحار لم يلق متاعب عند الشحن (και ουδεν εν ενκαλω) أي أن البحار "ليس لديه شكوى" ضد الخازن. كي يؤكد عدم مسئولية الخازن عن أي غش قد يحدث بعد ذلك ونلاحظ أن هذه الجملة تظهر في بعض الوثائق^(١٩٦) وليس كل الوثائق مما يوضح يوضح لنا أن وجود هذه الجملة أو عدم وجودها لا يؤثر علي صحة الإيصال من الناحية القانونية.

وفي بردية أخرى من برديات تبتونيس^(١٩٧) ذكر الكاتب جملة (προς το επεικοστον) وتعني "أن القمح نقصت كميته بعد تنقيته". والتي لم تظهر في غالبية الوثائق التي وصلت إلينا . وهذا يبين أن القمح كان يمر بمراحل متعددة قبل شحنه حتى يصل إلى المخازن الملكية بأجود المواصفات^(١٩٨).

وفي برديات "مؤن" التي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م^(١٩٩) نجد أن الشحنة كان تم كيلها بمكيال من "البرونز" قبل شحنها إلى الإسكندرية.

وفي العصر الروماني كان نفس الحرص موجود فيما يتعلق بالمواصفات المطلوبة الغلال التي يتم نقلها إلى الإسكندرية، حيث نجد في إحدى البرديات، أن المدير المالي (البروكوراتور) يضع نفس الشروط التي كانت موجودة في العصر البطلمي، عند نقل الغلال من صوامع الغلال إلى الميناء ثم نقلها إلى المخازن الملكية في الإسكندرية. وقد جاء في هذه البردية^(٢٠٠).

"من عظمة مدير مالي نيابوليس، بمساعدة كل هؤلاء المسئولين عن النقل وأي شخص آخر يقع علي عاتقه هذا الواجب من صوامع غلال القرى التابعة لنفس التوبارخية، إلى الميناء علي النيل، محصول العام الحالي، العام الخامس، نظيف، غير

مغشوش، خالي من التراب والشعير، لم يسحق في الأرض، مدروس، ومنخول، ذلك لكي يوزن بمكيال النصف أردب العام".

وفي بردية أخرى تعود إلى العام (٢١١م) نجد أن البحار يذكر أن كمية الغلال التي استلمها من السيتولوجي مطابقة للمواصفات حيث جاء في البردية ١- (٢٠١).

".. ليس مغشوشاً وليس به تراب أو شعير، وغير مسحوق، منخول،.... وطبقاً للمكيال المستعمل... والتي سوف أحملها إلى الإسكندرية وأوصلها إلى موظفي الإدارة بأمان وخالية من أي مخاطر أو خسائر عن طريق السفينة".

وفي هذا الإيصال المقدم من ناوكليروس أحد المراكب النهرية، نجد أنه يقر بأنه قد تسلم من أمناء مخازن الغلال طبقاً للمواصفات المطلوبة، وذلك ربما لضمان عدم حدوث أي تلاعب في الشحنة أثناء نقلها عبر النيل، وإذا ما حدث تلاعب يتحمل الناوكليروس المسؤولية كاملة، كما أنه يتحمل علي مسئوليته الشخصية أي خسائر تلحق بالشحنة أثناء نقلها.

وفي بردية تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي^(٢٠٢) وهي عبارة عن إيصال مقدم من أحد البحارة إلى سيتولوجوس قرية "سكو" في التوبارخية العليا. نجد أن البحار يعترف في هذا الإيصال بأنه استلم الغلال مطابقة للمواصفات، وقد جاء فيها:-

"... نقي، وغير مغشوش، وخال من التراب أو الشعير. منخول. طبقاً للمكيال المستعمل".

أساليب الغش والسرقات:

ورغم تلك الاحتياطات التي اتخذتها الدولة لضمان وصول شحنات الغلال إلى المخزن الملكي بالإسكندرية دون تلاعب فيها، إلا أن الشحنات المحمولة علي المراكب^(٢٠٣) كانت تتعرض للسرقات. ففي إحدى الوثائق^(٢٠٤) نجد شكوى

مقدمه من بحار شحن ١١٢٦ أردب من القمح علي مركب من إقليم تينتيريتوس (Τεντυριτου) (دندرة حالياً) إلى مدينة سيني (أسوان)، لكن حدث عطل بالمركب أثناء سيرها في القسم الجنوبي في إقليم لاتوبوليس (إسنا الحالية) ، واستولي ربان المركب علي هذه الشحنة وهرب.

وشكوى أخرى مقدمة من حارس علي مركب لنقل كمية من الغلال تعرضت للهجوم، مما أدي إلى تعطل المركب وكسر آلات رفع جرار القمح وهروب اللصوص^(٢٠٥).

ولم تكن الشكاوى موجهة ضد الاعتداء علي المراكب المحملة بالغلال فقط، وإنما تعدي الأمر إلى أخطر من ذلك.

حيث نجد شكوى مقدمة من شخص يدعي آداماس - يبدو أنه ذو مكانة عالية - بين فيها أنه أثناء نقل شحنة من القمح اكتشف أنها مخلوطة بالشعير - وقد جاء البردية^(٢٠٦):-

" من آداماس إلى والده، تحية.... ، ما نحن فيه من خطر كبير فيما يتعلق — القمح المخلوط بالشعير في (ποαυ) والذي تبلغ كميته (٢٠٠٠) ألفين أردب من القمح، حتى نري ما يقرره الديويكيثيس "وزير المالية"، خشية أن يقرر قرراً غير مرغوب فيه... مرسل إلى والذي...."

ومن سطور هذه البردية يتضح لنا أن خلط القمح بالشعير كان يعتبر جرماً كبيراً، حتى أن يخشى من رد فعل الديويكيثيس واستيائه .

وربما يرجع هذا إلى الغش إلى الحراس، حيث وجد في بعض الوثائق جملة (μαλιστα πιστιν εχοντιων) وتعني "أنهم مخلصون أو موثوق بهم"، وهذا يعني أن هناك نوع آخر من الحراس غير مؤتمنين. وإذا نظرنا إلى إجراءات الشحن من البداية، نجد أن الخازن يشحن الغلال تحت إشراف نائبي الكاتب الملكي

والأويكونوموس والمراقب المالي (الايميليتيس) (επιμελητης) ثم يتسلم البحار شحنة الغلال وعندئذ تنتقل مسئولية حراستها إلى الحراس الموجودين علي المركب، ومن هنا يجدون لديهم فرصة كبيرة للغش ، ربما بمفردهم أو بالاتفاق مع أحد ملاحي المركب. ويؤيد ذلك الشكوى الأولى والتي هرب فيها الريان بالشحنة^(٢٠٧).

ومن إحدى برديات أو كسرينخوس^(٢٠٨) يتضح لنا أن السيتولوجوي كانوا مسئولين عن الحمولة حتى يتم تسليمها في نيابوليس وقد جاء في البردية:-

" من أنطونيوس إليانوس إلى ستراتيغوس إقليم ديوسبوليس في طيبة، تحية. حيث أن الحمولة المرسلة من الإقليم التابع لك، والمسئول عنها أوسيس بن سيبوس ورفقائه تقدر بـ ألفين (٢٠٠٠) أردب من القمح ظهر من خلال وزن العينات أنها قد غشت. لقد أمرت بأن كمية الشعير والتراب، والذي يقدر بنصف أردب، لابد من التحقق منه [بالتجربة أو الاختبار] وثبت أنه دون الوزن بـ ٢% من الشعير وبالمثل ١/٢ % من التراب. وبناءً علي ذلك، أنتزع علي مسئوليتك الشخصية من السيتولوجوي الذين شحنوا القمح. الفرق في كل كميات الغلال. ٣/٥ أردب من القمح ومبالغ إضافية ونفقات أخرى. وعندما تضيف هذا المجموع إلى حساب الإدارة أعلمني بذلك. العام التاسع والعشرين ٣٠ بابه."

ويتبين لنا من هذه البردية المسئولية الكاملة للسيتولوجوي عن أي غش يحدث لشحنة الحبوب قبل وصولها أو أثناء نقلها إلى الإسكندرية، حيث صومعة الغلال الرئيسية في نيابوليس، وإذا ما حدث وكان هناك غش أو نقص في كمية الغلال المشحونة فإن السيتولوجوي الذين قاموا بشحن هذه الغلال يتحملون قيمة هذا النقص وهذا الغش علي نفقتهم الخاصة، ويقوم الإستراتيجوس بتحصيل قيمة الغرامة المفروضة من السيتولوجوس ثم يقوم بوضعها في خزينة الدولة.

تأمين الملاحة النهرية:

لقد رأينا فيما سبق كيف كان النيل سواء في العصر البطلمي أو الروماني، كان يعج بالسفن مختلفة الأنواع والأحجام. محملة بالغلال وغيرها من البضائع المختلفة ذهاباً وإياباً. لذلك فقد اهتم كل من البطالمة والرومان، كما اهتم الفراعنة من قبلهم بتأمين الملاحة في نهر النيل من خطر اعتداءات القراصنة وغيرهم ممن يشكلون خطراً جسيماً علي سلامة السفن النهرية والملاحة بشكل عام.

ولقد اهتم البطالمة منذ القرن الثالث ق.م بتأمين سلامة الملاحة النهرية وعلي رأسهم الملك بطليموس الثاني فيلادلفوس الذي حاول بنجاح أن يعيد تشكيل جهاز الشرطة. وذلك لكي يضمن القضاء علي القرصنة والسرقة ومنع الفساد. فضلاً عن حماية وتأمين النقل النهري الذي ألقاه علي عاتق الشرطة النظامية أيضاً^(٢٠٩) والتي خصص منها حراساً أطلق عليهم بوتاموفيلاكيس (Ποταμοφυλακες) أي حراس النهر وذلك للقيام بهذه المهمة، وهم الذين كانوا في الوقت نفسه يشكلون جزءاً أساسياً من الأسطول البطلمي^(٢١٠).

ولدينا وثيقة بردية في غاية الأهمية تحدثنا عن مهام حراس النهر فيما يتعلق بحماية الملاحة النهرية وتأمينها وكذلك القبض علي البحارة المهربين وإعادةهم مرة أخرى. وقد جاء في إحدى فقراتها^(٢١١):-

" ... وإذا لم يسلمه إلى مركز الشرطة سوف يكون عرضة لنفس العقاب كلس. بالمثل. أترك الحراس في مواقعهم يراقبون البحارة الحاملين للعلامة.... من الأسطول. وبعد أن يقبضوا عليهم، عليهم أن يسلموهم إلى قائد مراكز الحراسة. وإذا لم يسلموهم، يكونوا مدانين بالفشل في ذلك. وهم أنفسهم ينقلون إلى السفن. وهؤلاء الذين تستروا علي البحارة يكونون عرضة للعقاب بعقوبة السرقة من التاج."

ومن هذه البردية يتبين لنا مدى اهتمام البطالة الشديد بتأمين سلامة النقل النهري، إذ نرى انه كان هناك مواقع علي ضفاف النيل لمراقبة السفن النهرية التي تغدو وتروح عبر النيل وكذلك بمراقبة البحارة أنفسهم خشية تعرضهم لأي خطر محتمل من قبل القراصنة، وكذلك خشية هروبهم وخاصة البحارة الذين يعملون بالأسطول الملكي، وإذا حدث وهرب أي من هؤلاء البحارة العاملون في الأسطول الملكي، كان لابد لحراس النهر من إلقاء القبض عليهم وإعادتهم إلى قائد مراكز الحراسة المنتشرة علي ضفاف النيل، وإذا فشل هؤلاء الحراس في إعادة البحارة الهاربين فإنهم يكونون عرضة لتلقي نفس العقاب. بل ومعاقبتهم كصوص. وإدانتهم بالفشل. بل وعقاباً هؤلاء الحراس علي فشلهم في مهمتهم كانوا يعملون بدلاً عنهم في الأسطول الملكي، وإذا ما تستر الحراس أو الأهالي الوطنيين علي البحارة الهاربين يكونون عرضة للعقاب بعقوبة السرقة من التاج.

وتحدثنا البردية ذاتها في فقرة أخرى من فقراتها عن واجبات الشرطة النهرية، حيث جاء فيها^(٢١٢):-

" الأشخاص المبحرون في النيل عليهم أن يرسوا أمام.... في الأماكن المحددة، ولا يبحرون أثناء الليل.... وأي من الأشخاص يفاجأ بطقس سيئ ويضطره أن يرسوا علي ضفة النيل، عليه أن يذهب إلى السلطات المختصة ويخبر الشرطة عن السبب والمكان الذي رسي فيه، وعلي رئيس الشرطة بعد إبلاغه بالمعلومات أن يرسل إليهم حارس مناسب ليحميهم في مراسهم ويعد عنهم أي عنف يحدث لهم. وإذا أراد أي من ملاحي الملك أن يبحر لأمر هام ، أثناء الليل، عليهم أن يوفرأوا له الحراسة المناسبة".

ويتبين لنا من هذه البردية أن مهام الشرطة النهرية كانت تنحصر في :-

١- عدم السماح بالإبحار ليلاً. إلا لملاحي الملك فقط، وفي حالة الضرورة.

- ٢- توفير الحراسة المناسبة للملاحي الملك الذين يحرون ولأمر هام ليلاً.
- ٣- حماية وتأمين السفن النهرية.
- ٤- توفير الحماية اللازمة للسفن التي تضطرها الظروف إلى اللجوء لأحد المراسي النهرية، المنتشرة علي ضفاف النيل.
- كما كان علي البحارة أن يرسو في الأماكن المحددة للرسو ضماناً لعدم تعرضهم لأي خطر إذا ما رسو في أماكن غير تلك المحددة .
- وإذا اضطرت الظروف أي من البحارة، إلى أن يرسو في مكان ما، غير المحدد للرسو ، عليه أن يذهب إلى السلطات المختصة بحماية النهر وإبلاغهم عن السبب الذي اضطره إلى الرسو في هذا المكان، حتى يتسنى لرئيس الشرطة إرسال حارس معه لحمايته ومن معه من أي خطر يتعرضون له.
- وفي عام (٢٧٢ / ٢٧١ ق.م) أصدر بطلميوس الثاني أمراً ملكياً يحرم فيه الملاحة في النيل بدون استخراج تصاريح (Συμβολονες) رسمية للسفن المحملة بالبضائع^(٢١٣) غير أن هذه الإجراءات أصبحت وبشكل سريع غير مرضية بسبب الحياة القاسية التي كان يعيشها الناس والناجمة عن النظام المالي والاقتصادي البغيض الذي أحكم حلقاته فيلادلفوس وأدي إلى تدمير شديد بين المزارعين والمشتغلين بالتجارة والصناعة^(٢١٤).
- ومن المحتمل أنه منذ عهد بطلميوس الثالث - يورجيتيس (٢٤٦ / ٢٢١ ق.م) أصبح يوجد علي متن السفن التي تنقل البضائع الحكومية عن طريق النيل حراس عسكريون يطلق عليهم اسم إيبيلوي (Επιπλοῖ) لحراسة البضائع الموجودة علي ظهر هذه السفن^(٢١٥).
- وفي عهد البطالمة الأواخر زادت الاضطرابات والثورات ضد المحتل الأجنبي وانتشار جو عدم الأمان خاصة منذ حكم بطلميوس الرابع فيلوباتور، حيث بدأت في

عده سلسلة من الثورات استمرت في اندلاعها حتى نهاية الحكم البطلمي في مصر، وعجزت الشرطة النهرية في الوقت نفسه عن القبض علي زمام الأمور الملاحية في النيل وحراسة السفن. مما اضطر البطالة الأواخر إلى إرسال وحدات من القوات الوطنية. "الماخيموي" (μαχιμοι) إلى النيل أطلق عليهم ناوكليروماخيموي (ναυκληρομαχιμοι) أو استخدام سفن ملاحية من الأسطول الملكي يطلق عليها سفن البحار (πλοια θαλασσια) لتأمين الملاحة في النيل ومنع أعمال السلب والنهب التي تتعرض لها السفن^(٢١٦).

وفي عهد بطليموس الخامس "إيفانيس" (Epiphanes) وتحديدًا في عام ١٨٧ ق.م وصلت الفوضى إلى درجة كبيرة من السوء لدرجة أن ستراتيغوس إقليم أرسينوي وضع فرقة من الجيش لحماية وحراسة السفن التي تنقل بضاعة في النيل الذي تأثرت فيه الحركة الملاحية بسبب هذه الفوضى^(٢١٧).

ومن المحتمل أنه في القرن الأول ق.م كانت الطرق المائية تحت حراسة الشرطة النهرية أيضاً، حيث كانت هذه الطرق مقسمة إلى أجزاء في كل جزء توجد سفينة حراسة واحدة عليها حراستها. وقد أقيم في كل جزء من هذه الأجزاء محطة حراسة ليقم بها حراس النهر^(٢١٨).

ولقد عمت مصر في القرن الأول ق.م حالة من الفوضى وذلك كما وصفتها وثيقة بردية جاء فيها^(٢١٩):-

“ως εν πραγματων αναρχiai...”

كما في وقت اضطراب الأمور

لذلك فقد كان من الضروري أن يلحق بكل محطة من هذه المحطات بعض من الجنود وقطع من الأسطول الملكي لتقويتها لتصبح قادرة علي حراسة النيل^(٢٢٠).

وفي مصر الرومانية ظل الغالبية العظمى من نظام حماية حركة المرور في النهر كما هي لم تتغير، فقد تعامل الرومان أيضاً وبشكل مستمر مع عصابات اللصوص المعززة بعدد كبير من القرويين الممارين من جراء النظام الاقتصادي البغيض^(٢٢١).

ولقد حاول الرومان أيضاً تنظيم الشرطة النظامية بجعلهم مسئولون بشكل أساسي وشخصي عن إلقاء القبض علي المجرمين ومحاولة تدمير أماكن لجوء قاطعي الطريق التي يلجئون إليها بمساعدة السكان^(٢٢٢).

بالإضافة إلى استمرار وجود الشرطة النهرية "بوتاموفيلاكيس" حتى نهاية القرن الثالث الميلادي تقريباً وبنفس اختصاصات العهد البطلمي^(٢٢٣).

وكانت الحملات الخاصة بالحكومة علي النيل تنقل كما كان في السابق (في القرن الأول الميلادي) عسكرياً ثم في القرن الثاني والثالث الميلادي عن طريق خدمات إلزامية شبه عسكرية^(٢٢٤) ويؤكد ذلك قول "أويرتيل" (Oertel) بأن خدمة حراسة النهر أصبحت في القرن الثاني الميلادي خدمة إلزامية بصفة شبه عسكرية^(٢٢٥).

وفي وثيقة بردية نجد أن الشحنة كان يرافقها جندي من الفيلق الثاني حتى وصولها إلى الإسكندرية^(٢٢٦).

الموظفون المختصون بالنقل النهرى:

لقد كان هناك العديد من الموظفين الذين كانت تقع علي عاتقهم عملية النقل النهرى، سواء في العصر البطلمي أو الروماني، ولقد تباينت الأدوار حسب مكانة كل منهم، والدور الذي عهد به إليه في عملية النقل النهرى، كما اختلفت أدوارهم حسب مستوياتهم الإدارية. وكانوا ينقسمون إلى ثلاث مستويات:

أولاً: علي مستوى الإدارة الحكومية في الإسكندرية:

(أ) الملك (Βασιλευς) والملكة (Βασιλισσα)^(٢٢٧).

(ب) الديويكيكتيس (وزير المالية) وهو موظف يرسل تعليماته إلى حاكم الإقليم^(٢٢٨).

ثانياً: علي مستوى الإقليم :

(أ) حاكم الإقليم (στρατηγος)^(٢٢٩) وهو الذي يرسل أوامر الشحن إلى السيتولوجوس (σιτολογος)^(٢٣٠) وفي بعض الأحيان كان يرسل وثيقتين إحداهما للكاتب الملكي والأخرى للسيتولوجوس.

(ب) الكاتب الملكي (Βασιλικος γραμματευσ)^(٢٣١). ويعتبر الساعد الأيمن لحاكم الإقليم.

(ج) مدير الإقليم (Νομαρχης)^(٢٣٢) ومهمته الإشراف علي الشحن.

(د) الأويكونوموس (عامل المالية)^(٢٣٣) ومهمته الإشراف علي الشحن.

ثالثاً: علي مستوى القرية:

(أ) السيتولوجوس^(٢٣٤) وهو مدير المخزن في القرية ومهمته تنفيذ أوامر القائد (الاستراتيجوس) بشحن كمية من الغلال الموجودة بالمخزن.

(ب) نائب مدير الإقليم (ο παρα του νομαρχου)^(٢٣٥).

(ج) نائب الكاتب الملكي (αντιγραφευς)^(٢٣٦).

(د) نائب الأويكونوموس (ο παρα του οικονομου)^(٢٣٧).

ومهمة هؤلاء الموظفون الإشراف علي الشحن طبقاً لأوامر رؤسيتهم^(٢٣٨).

رابعاً: موظفون آخرون:-

(أ) المفتشون: (επακολουθουντες)^(٢٣٩).

في إحدى برديات "تبتونس"^(٢٤٠) ذكر أمونيوس أنه شحن حمولة من القمح

بعد مراقبة المفتش (μετα των επακολουθουντων) مما يوضح لنا أن

هؤلاء المفتشين كانوا يشرفون علي نقل الغلال عبر النهر.

وفي إحدى الوثائق البردية^(٢٤١) ورد ذكر هؤلاء المفتشين، والوثيقة عبارة عن أمر مرسل إلى نائب الكاتب الملكي لدفع أجر الجنود من كمية الغلال المشحونة إلى الإسكندرية تحت إشراف المفتشين.

ولكن هناك من يرى أن هؤلاء المفتشين . لا يمكن اعتبارهم موظفين يقومون بعمل محدد، لأن كل من نائي الكاتب الملكي والأويكونوموس كانا يعملان مفتشين تحت سلطة رؤسائهما، ويخول إليهما الإشراف علي الشحن. وذلك لأن هناك بعض البرديات التي ذكر فيها كل من نائي الكاتب الملكي والأويكونوموس علي أهما مفتشين^(٢٤٢).

(ب) الحراس (οι Φυλακίται)

١- النوع الأول: (α φυλακίται) وهم الحراس الذين يحرسون الحمولة المنقولة علي ظهر المركب والعينة المختومة المصاحبة لها. وأحياناً يطلق عليهم (ηγουμενος φυλακίτης) وتتضمن بعض الوثائق جملة تشير إلى وجودهم^(٢٤٣). وفي إحدى الوثائق يبين الكاتب أنه شحن الحمولة في وجود الحراس علي ظهر المركب^(٢٤٤) وفي أحيان أخرى كان يطلق عليهم (ναυφυλακοντοι)^(٢٤٥).

٢- النوع الثاني: (ο προς της σιτηροι) وهم حراس مهمتهم فحص كمية الغلال المشحونة ومطابقتها بالعينة المختومة (δειγμα σφραγισασθω) للتأكد من سلامة وصولها إلى الإسكندرية^(٢٤٦).

(ج) المراقب المالي (επιμελτης)

ومهمته الإشراف علي الحراس القائمين علي حراسة الغلال^(٢٤٧) ومن إحدى الوثائق البردية^(٢٤٨) يتضح لنا أن المراقب كان أيضاً يشرف علي نقل القمح . وهذه

البردية عبارة عن تقرير مرسل إلى المراقب المالي (الاييميليتيس) بخصوص مركب حملة بالقمح لم تستعد للإبحار لأن عمال المركب لم يقوموا بإصلاحات مطلوبة بالمركب، حيث أن الحراس أودعوهם السجن. والطلب مرسل من (الأويكونوموس) من أجل اطلاق سراح هؤلاء العمال. وقد أصدر المراقب أوامره بتحريرهم.

(د) البروكيوراتور (المدير المالي) (επιτροπος)

لقد كانت مهمته ترشيح الأشخاص للقيام بمهام النقل، وكذلك التأكد من مطابقة المحمولات المنقولة عبر النهر إلى الإسكندرية للمواصفات الموضوعية^(٢٤٩)

(هـ) الديكابروتوس: (δεκαπρωτος): -

بدأ ظهور هذا الموظف منذ بداية القرن الثاني الميلادي ليحل محل السيتولوجوس، وكذلك ليتولى نفس المهام التي كان يقوم بها السيتولوجوس^(٢٥٠).

(و) الكاثوليكوس (καθολικος)

وهذا الموظف تابع للسلطة المركزية، وكان يشرف علي نقل القمح إلى الإسكندرية^(٢٥١).

(ز) البروتارخوس (πρωταρχος).

وهي وظيفة يبدو أنها تحول لصاحبها إعطاء الأوامر بالشحن إلى أمناء المخازن^(٢٥٢)

(ح) المجالس البلدية:

كان موظفو مجلس البلدية في المدينة مسئولون عن توصيل الانونا، إذ أنهم كانوا يقدمون بترشيح من يقومون بالإشراف علي جمع المواد الغذائية وعلف الماشية ونقلهم إلى الموانئ أو إلى المدينة وتوصيلهم إلى ممثلي وكلاء الجيش^(٢٥٣) ومن المؤكد أن إمدادات الغلال الخاصة بالاستهلاك العام كانت المهمة الرئيسية لمجلس البلدية وأصحاب المناصب البلدية في المدينة^(٢٥٤).

وقد كان هناك موظف مختص بالخدمة العاجلة أو السريعة (επισπουδασμου) الخاصة بنقل الغلال لحساب الدولة، وهذه الخدمة ربما لم تكن موجودة قبل القرن الثاني الميلادي. واختصاص صاحب هذه الوظيفة (επισπουδασμος) هو النقل من مخازن الغلال الموجودة بالمواني عبر النهر إلى الإسكندرية ولكن علي وجه السرعة^(٢٥٥).

هوامش الفصل الثالث

(١) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٢، ص ٢٢٠.

(2) Johnson, Op. Cit., p. 400.

(٣) محمد فهمي عبد الباقي، قناة الإسكندرية "في ضوء نقوش من العصر الروماني" مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣، ١٩٩٦م، ص ص ٨٥، ٩٥.

(*) كانت قرية "واقودة" المصرية تعتمد علي مياه هذه القناة وذكر "سترابون" أن شقيق بطليموس الأول هو الذي حفرها، وهناك ستة نقوش عثر عليها في أواخر القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين تربط بوجه عام بقناة الإسكندرية، ما يدل علي استخدام هذه القناة في النقل وهو ما ورد في النقش الخامس من تلك النقوش الست، حيث جاء به

".....ινα νηες" "[χ]πημονα φορτον αγοιεν" حتى تتمكن المراكب من نقل حمولتها بسهولة"، راجع/ نفسه، ص ص ٩٢، ٩٥ عن هذه القناة أيضا انظر/ أبو اليسر فريح، النيل في المصادر الإغريقية، ص ١٩.

Frasr, P. M., Ptolemaic Alexandria, Oxford, (1972) pp. 144, 252

(4) Strabo, 17. 1.7.

(*) منف أو "مفيس": (ميت رهينة الحالية) كانت من أهم المدن علي وادي النيل، وكانت عاصمة البلاد في الدولة القديمة، حتى بعد أن انتقلت العاصمة إلى طيبة ظلت لها الأهمية. وبعد انتقال العاصمة إلى الإسكندرية في العصر البطلمي كانت تحتل المرتبة الثانية بعدها. راجع/

-Fadia. Abou Baker, "Memphis Under the Romans": "The Tax for the Harbour of Memphis" CP, II, (1989)p. 103.

(٥) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨٠.

(٦) آمال محمد الروبي، كرانيس - كوم أوشيم، ص ١٤٢ - ١٤٣.

(٧) عاصم احمد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٧.

(٨) آمال الروبي، المرجع السابق.

(٩) عن هذا النوع من المراكب انظر:

Casson., Ships and Seamanship, pp. 163-166.

(10) Hauben, "Another Boat of Cleopatra II", ZPE, 66, (1986), p. 148.

(11) Meijer, F. and Nijf, O.V., Trade, Transport and Society in the Ancient World, London, (1992) p. 150.

(12) Sijpesteijn, P.J. "Three New Ptolemaic Documents on Transportation of Grain" CdE, 53, (1978) p. 110, notes., 9-10

(13) Cook, R.R.E., "An Archive of Ptolemaic Shipping Documents in the Macquarie Collection, ICP, 20 Copenhagen, (1991) p. 227, no, 407 (about 234/ 209 B.C.);

P. Erasm II, 25, 30, 32, 33, 34, 35. 36, 37, 40, 42, 44, 51, 52; Sijpesteijn, Op. Cit., p. 110; SB. XI. 11887; P. Strassb., 5.

(14) Cook. Loc. Cit.

(15) P. Enteux, 27;

- انظر أيضاً :

- Thompson D.J., "Nile Grain Transport under The Ptolemaic" in p. Garnsey, Trade in the Ancient Economic, London press, 1983, p. 73.

(16) Casson, Op. Cit., p. 344; P. Erasm, 39.

(17) Hauben, "Another Boat of Cleopatra II", P. 148; P. Lille, 225; P. Tebt, III, 1035; P. Ry1., IV, 576, P. Erasm., 45, 50, P.C.Z., 293 ; Casson, Loc. cit.

(18) Cook, Op. Cit., P. 227. No, 406; P. Tebt, 825; SBXIV, 11887, 11962; P. Strassb., 562, 583; Thompson, Op. Cit., p. 67.

(19) BGU, VIII, 1741, 1743. X, 1933; SB, XIV. 11887, 11889; V, 8754

(٢٠) منتهي محمود الصاوي، النقل النهري للغلال في مصر في عصر البطالة، مجلة مركز الدراسات

البردية والنقوش، العدد ٢٠، القاهرة (٢٠٠٣)، ص ٢٣٠.

(21) P. Tebt, III, 856.

(٢٢) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق.

(23) Hauben, H, "Le Transport Fluval en Egypte ptolemaïque les Bateau du Roi et de La Reine (A la pieuse Memorede Mere), CIP, XV, Bruxelles (1979), p. 68

(٢٤) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(٢٥) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٦٥.

(26) P. Hib. I, 39, 11. 1-18 (about 264/5 B.C).

(27) Ibid, p. 181.

(*) يفسر ناشرا البردية، طلب كمية الغلال هذه من المزارعين علي أنها إيجار يؤدي من قبلهم إلى الدولة مقابل استغلالهم لأراضي الدولة، وإن دل ذلك فإنما يدل علي أن الدولة قد استعادت ملكيتها للأراضي التي منحتها إلى المستعمرين العسكريين (علي هيئة إقطاعات عسكرية) راجع / Ibid.

(28) P. Hib. I, 38, 11.1-15 (a bout 252 -1(251 - 0)B.C)

(*) تقع أفروديتوبوليس علي بعد ١ ½ ميل من النيل، وميناؤها لا بد أنه اشتق من اسم المدينة. (ορμον τον Αφροδιτοπολιτον).

(29) P. Petrie III, 107. a-e.

(٣٠) عن مراكب الملك التي كانت تستخدم في نقل الغلال إلى الإسكندرية أنظر:

-P. Lille. 22: 23; P. Tebt, 1034, 1035.

(٣١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٦٥

(32) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 314 - 315.

(٣٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(٣٤) أبو اليسر فريح، مهام الأويكونوموس، ص ١١٢.

(35) Rostovtzeff. Large Estate, pp. 122-123.

(36) Ibid.

(*) عن ملكية بيرينيكي الثانية للمراكب أنظر أيضاً / -P.Lille, I, 22,23.

(٣٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(38) P. El-Lahoun, inv. 110 (about 252/1. B.C)

(39) Hauben, H, "An Annotated List of Ptolemaic Noukleroi with A Dicussion of BGU, X (1933) , ZPE, (1971), p. 261. Comment Line, 9.

(40) P. Ryl, IV. 276.11.7-11 (about 246- 221 B.C)

(41) Ibid, Comment Line, 7.

(42) Ibid, 11.10-11.

(43) P. Tebt, III, 1035, (about 181 /157 B.C).

(44) Ibid, 11.5-6.

(45) Ibid, 1-5.

(46) Hauben, H., "Another Boat of Cleopatra II, p. 146.

(47) P. Tebt, III, 1034 (about 151/or 140/39 B.C)

(48) Ibid, 11. 1-12

(49) Ibid, 11. 14-18.

(٥٠) نافثالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٨.

(51) P. Oxy, 276, 11.1-15 (about 77 A.D); Ibid, pp. 264, 265

(52) P. Oxy, XII, 1412. (about 284 A.D) p. 26.

(53) Ibid, p. 26.

(54) Johnson, Op. Cit., p. 401

(٥٥) محمد فهمي عبد الباقي، المشرفون في مصر في عصر الرومان، ص ٥٣.

(56) Johnson, Loc. Cit.

(*) لقد كان المشرف علي قوارب الحاكم يقوم بمهام أخرى بالإضافة إلى مهامه الأصلية، حيث نجد المشرف علي قوارب الحاكم في "أوكسينخوس" يتسلم الإقرارات الخاصة بحسابات خمسة أيام تتعلق بمادة الشبة التي تستخدم في صباغة النسيج إلى الإدارة المسئولة. راجع/ مصطفى عزمي محمد، المرجع السابق، ص ٦٩.

(*) في الوثيقة P. Erasm-39 كان أندروماخوس أحد القضاة "وبطليموس" و"فيلوستراتوس" ملاك مراكب يتمون إلى عائلات كهنوتية.

(*) في الوثيقة P. Erasm, 11.7-8 كان أحد ملاك المراكب شخص مصري يدعى "ثيرموتيس" (Θερμουθις).

(*) مقدونيا (Macedonia): تقع مقدونيا في شمال اليونان. وأسست المملكة المقدونية في عام ٧٠٠ ق.م. عن طريق الملك بيرديكاس الأول (Perdiccas I): وظلت معروفة حتى عهد الملك أمينتاس الأول (Amintas I) (٥٤٠ - ٤٩٨ ق.م) وفي عهد الملك فيليب الثاني (٣٨٢ - ٣٣٦ ق.م) وسع حدودها، وفي عهد ابنه الإسكندر الأكبر أسست إمبراطورية عريقة. وفككت بوفاته عام ٣٢٣ ق.م، إلا أن مملكة مقدونيا بقيت واستمرت قوتها حتى احتلها الرومان عام ١٦٨ ق.م. ثم أصبحت بعد ذلك إقليمًا رومانيًا في عام ١٤٨ م. راجع/

Warrington. J., Everyman's Classical Dictionary, 800 B.C. - AD 337. London (1965), p. 331.

(*) كان المقدونيون في مصر. لهم وضع خاص، أعلي من مواطني الإسكندرية، وقد قسموا إلى مواطنين مدنيين وعسكريين أنظر:

-Fraser. P.M., Op. Cit., p. 53.

-Trigger- B.C., Ancient Egypt. A Social History, Cambridge (1983) pp. 301 ff.

-Finley. M. 1., Economic and Society in Ancient Greece, Pelican Books

(٥٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٧-٢٢٨.

(58) Rostovtzeff, Large Estate, pp. 122- 124.

(59) Rostovtzeff, SEHWW, p. 314.

(60) P. C. Z, I59012, p. 21 (about 259 B.C).

(61) Ibid. II, 59289, p. 131. (about 250 B.C)

(٦٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ١٣٨

(63) Rostovtzeff. Large Estate., p. 133.

(64) Rostovtzeff. SEHHW, p. 314.

(65) Ibid.

(66) Ibid, Large Estate, p. 122.

(67) Bevan, Op Cit., p. 134.

(68) P. C. Z, I, 59031, Intro, p. 52.

(69) Ibid, p. 53, Comment line, 3.

(70) Ibid, 1.3.

(71) P. Hib. I, 98.1-21 (about 251/ 250.B.C)

(*) في أثينا كان يطلق لقب *Kανηφορος* على الفتاة التي تحمل فوق رأسها سلة تحتوي على الأشياء

المقدسة في موكب احتفالات، "ديميتر"، "باكخوس" (Bacchus) وأثينا، راجع /

Liddell and Scott's, Op. Cit., p. 347.

(٧٢) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨١.

(73) Cook, Op. Cit., p. 277, No, 407.

(74) Ibid, p. 223

(75) Ibid.

(76) Ibid, p. 224.

(77) P. Tebt. III, 823, 11.1-17 (about 185 B.C).

(*) نلاحظ أن صومعة غلال هيرانيوس يعمل بها اثنان من أمعاء المخازن وليس واحد، ولجئ أيضاً في

بردية "ماكوارى رقم ٤٠٧" - سابقة الذكر - أنه كان هناك اثنان من أمعاء المخازن يعملون في

صومعة غلال واحدة.

(*) هذا الكم من الغلال ليس حولة مركب بوليكراتيس (٥٥٥٦) لكن حولة المركب مفقودة (1.5)

ولكن هذه الكمية هو ما تم شحنتها على مركب بوليكراتيس والمركب الإضافية الأخرى (1.12).

(*) الأوليرا: يحتمل أنه كان نوع قديم من أنواع بذور العشب النباقي أو البرسيم وكان يعتبر محصولاً قليل

القيمة ولذلك كان يزرع في مساحات أقل وكان يقدم في بعض الأحيان كعلف للحيوانات. راجع /

نافثالي لويس، المرجع السابق، ص ٢.

(78) P. Tebt., III, 856, (about 171. B.C)

(79) Ibid., intro, P. 78.

(80) Ibid., recto, col., I, 11. 6-7.

(81) Ibid., verso, col., IV, 11.93-94.

(82) Ibid., verso, col., V, 11.114-115.

(83) Ibid., verso, col., V, 11. 116-117.

(84) Ibid., verso, col., V, 11.118-119.

(85) Ibid., verso, col., V, 11.120-121.

(86) Ibid., verso col., V, 1.124.

(87) Ibid., verso, col., V, 1.127.

(88) Ibid., verso, col., IV, 1. 107.

(89) Ibid. verso, col., IV, 11.105-106.

(٩٠) ناختالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٨.

(91) P. Ross-Georg., II, 18 (A.D. 140) Arsinoe.

(*) هي إحدى عواصم الأقاليم في الدلتا والاسم الإغريقي لها هو "سايس". وكانت تسمى في العصر

الفرعوني ساي (Sai) والاسم الحديث لها هو صا الحجر، بمحافظة الشرقية. راجع/ إبراهيم نصحي،

تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٢، ص ٣٨٣

(92) P. Ross- Georg. Loc. Cit

(93) P. Col. I., recto 4, col., 10,11.1-4.

(94) Ibid., 1.4.

(95) P. Oxy., III, 522 (about 2nd. Cent. A.D).

(96) Ibid., intro. p.258.

(97) Ibid., 1.1.

(98) Ibid., 1.12.

(99) Ibid., 1.13.

(100) P. Oxy, 1259, 11.1-12 (A. D.211-12).

(*)Cook. Loc. Cit; P. Tebt., III,823.

(101) P. S.I.,IX, 1048, 11.1-10, Oxyrhynchos (3rd.Cent. A.D)

(*) P. Col. 1 recto 4.

(102) P. Oxy, XVII, 2125, 11.1-11 (A.D. 320-1).

(103) P. Oxy, 1260,11.1-6. (A.D. 286).

(١٠٤) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٧.

(*) كان ذلك رأي أ.د/محمود السعدني أثناء مراجعته للفصل.

(*) في العصر البطلمي هناك خمسة من النساء يحملن اسم أجاتوكليا، وجميعهن ينتمين إلى الطبقة العليا:

أجاتوكليا: خلية بطلميوس الثاني. أجاتوكليا: خلية بطلميوس الرابع "فيلوباتور"، وابنة أوينانثي

(Oinanthé) من ساموس (Samos). أجاتوكليا: ابنة ديوجيتوس

(Diognetos). أجاتوكليا: رابهة كليوباترا (٤/ ١٦٥ ق.م)

أجاتوكليا: التي كانت معروفة في دوائر البلاط الملكي، وهي من أكارنانيا (Acaranian) وابنة

أريستومينيس (Aristomenis) (الذي قدم إلى مصر في عام ٢١٦ ق.م ليعمل كحارس خاص

(σωματοφυλακης) "سوماتوفيلاكيس" ثم أصبح فيما بعد وزيرا في عهد بطلميوس الخامس (١٨٥

ق.م)) - "Agathokleia and her Boats" ZPE, 16, (1975) pp. 289-290.

Hauben,H.,

(*) ويذكر أيدرس بل، أن بطلميوس الرابع وصف في نقش كهنوتي بأنه:

"كان في الواقع ضعيفاً خليعاً، وألعوبة في يد وزيره سومسيوس (Sosibious) وخيلته الفاسقة أجاتوكليا وشقيقها الذي يفوقها فسقاً أجاتوكليس وأمهال الرهية "أوينانثي". راجع /أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٧٧.

ويذكر: مائس (Maas) أن سيطرة أجاتوكليا وأسرقا علي نفوذ الملك ومملكته من العوامل التي أضعفت ملكة البطلة داخليا وخارجيا في عهد بطلميوس الرابع .

راجع /Mass, p. 74, "Oinanthé's husbands" JEA, 31, London, (1945), p. 74.

أما بلوتارخوس (Plutarchus) فيصفه بقوله "أنه ترك شئون الدولة في يد محظيته أجاتوكليا وأمهال القواد" راجع /Plut. Cleomenes, XXIII. 2-3.

ويصف سترابون بطلميوس الرابع بأنه "فيلوباتور بن أجاتوكليا" (Φιλοπατωρ ο της Αγαθοκλειος)

Strabo, 17, 1.11.

كما يذكر "هاوين" أن أجاتوكليس أخو أجاتوكليا كان يمتلك أسطولا صغيراً (أسيطل) في النهر، وكان له قائد (στολαρχης) يدعي جلاوكوس (Γλαυκος)، كما أن سومسيوس وزير فيلوباتور كان يمتلك مركب واحدة علي الأقل. راجع /Hauben, "Agathokleia and her Boats" pp-290-191

(105) Hauben, "Agathokleia and her Boats, PP. 289-291.

(106) P.S.I. IX, 1048, 11.11-12.

(١٠٧) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٨٠.

(108) P. Oxy, XVII, 2125; P. Col. 1 recto 4, col., 10; P. Oxy, 1259; P.S.I. IX, 1048; BGU, X 1933.

(109) P. Macqu, 407; P. Tebt, III, 823; 856.

(110) P. Hib, 39; P. Lille. I. 21; P. Petrie, III 48.

(111) P. Tebt, III, 1034; p. Heb. I. 98.

(112) P.Hib,I,98; P. Ryl., IV, 576; P. Petrie, II,48; P. Enteuxes.,27;Willcken.Charest, 442

(*) Finklestein, M.I., "Εμπορος, ναυκληρος and καπηλος, "A Prolegomena to The Study of Athenian Trade" Cph. 30, (1953), p. 335.

(١١٣) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٦.

(114) P. Hib, I, 39, 11.4-6.

(١١٥) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٢٧.

- (116) Rostovtzeff. SEHHW, p. 314.
- (١١٧) حسين يوسف، المرجع السابق، ص ٤٣.
- (118) Hauben "An Annotated List", p. 269.
- (119) BGU, VIII, 1742, 11.5 -10, (64/63 B.C).
- (120) Ibid, 1743.
- (١٢١) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٨٢.
- (122) Hauben, "An Annotated List", p. 270.
- (123) Ibid, p.279.
- (١٢٤) فادية أبو بكر، المرجع السابق.
- (125) Zilliacus, H., " Neue Ptolemaertexte zum Korntransport und Saatarleichen", Aeg.,17, (1939), P.63.
- (*) يذكر هاوبن أن التاريخ الصحيح للبردية هو ٧٨ / ٧٧ ق.م. وليس ٤٨/٤٥ كما ذكر ناشر البردية.
- (126) Ibid., pp.63-63.
- (127) Ibid., p.59.
- (128) Ibid., pp. 60-61.
- (129) Ibid., p. 59.
- (130) Zilliacus, Op. Cit., pp 270-71-72.
- (131) Johnson ,Op. Cit., p. 393.
- (132) P. Col, 1 recto 4, col., 10, 11.6-10.
- (133) Ibid, 11.1-4.
- (١٣٤) حسين احمد يوسف، المرجع السابق، ص ١٤٥.
- (١٣٥) نفسه ، ص ١٢٧.
- (136) P. Col., 1 recto 4, col., 10, 11.9-10.
- (١٣٧) مصطفى عزمي محمد، المرجع السابق، ص ٧٢.
- (138) Johnson, Op . Cit., p. 402.
- (139) P. Oxy, I, 63. 123. Oxyrhynchus , (2nd or 3rd Cent. A.D)
- (140) Ibid. intro. P. 123.
- (141) Ibid, 11. 1-18.
- (١٤٢) نفسه، ص ٢٢٥. انظر أيضاً:
- Taubenshlage. R., The Law of Greco – Roman Egypt in the Light of Papyri, 332, B.C., 640 A.D. Warsaw, (1955) pp. 680. 1
- Bagnall. R.S., Egypt in late Antiquity, Princeton, (1993) 00. 34 ff.
- (143) P. Moen, Republished by, Sijpesteijn., Op . Cit., pp.108-116. 116.
- (144) Ibid, P. 108.
- (145) P. Moen, I, 11.1-10
- (146) Ibid., verso, 11.23-24.

(*) لقد كان نوع هذه المراكب هو "الكيركوروس" والتي تبلغ سعتها حوالي ٢٠٠٠ أردب = ٢٠ طناً.
انظر:

Ibid, p. 111

(147) Reekmans, T, and Dack ., E.V. "A Bodleian Archive on Corn Transport" CdE. 53, (1952) p. 149.

(*) ديوسبوليس-ماجنا: هي عاصمة إقليم طيبة (الأقصر حالياً).

(148) Ibid., pp. 162, 163, No.1, 11. 1-9.

(149) Ibid., p. 153.

(*) كانت أسوان مدينة بها حامية عسكرية في أقصى الجنوب، وكانت تعسكر بها بشكل دائم، وذلك لحماية الحدود الجنوبية راجع/ Ibid., P. 158

(150) Ibid, p. 163, No. 1, 11.8-9.

(151) P. Tebt., III, 823, 11.1-11. (about 185 B.C)

(١٥٢) منيرة محمد الممشري، المرجع السابق، ص ص ٢٨ - ٤٢.

(١٥٣) أبو اليسر فرح، الدولة والفرد في مصر، ص ص ١٥٥ - ١٥٦.

(154) El Mossallamy, Op. Cit., p. 117.

Rostovtzeff, SEHRE, p. 484.

Oertel. F. Die Liturgy. Studien zur Ptolemaischen und Kaiserlichen Verwaltung Agyptens, Leipzig, (1917) p. 63.

P. Oxy. XII, 1412 (3rd Cent A.D)

(155) P. Giss., II , Heptacomia (A.D 118)

(*) عن بيساريون نفسه انظر:

-P. Grenfel, II, 45a ; Wilcken, Chrest., p. 431

حيث نجد أنه كان مسئولاً عن تحميل السفينة وشحنها أيضاً.

(156) P. S. 1, IX, 1053.

(157) Ibid; Westermann and Keyes, Op. Cit ., p. 104.

(158) Johnson, Op. Cit. p.402.

(159) El Mosallamy, Op. Cit., p. 116.

(160) P. Oxy, 1197, 11.1-31, Oxyrhynchus, (A. D 211).

(*) δειραματειτης: هو الشخص الذي يتعامل مع (δειραματα) والتي تعني الغلال المنخولة

أو المغريلة المعدة للشحن، ولكنها في هذا النص تتناسب بشكل أكبر مع معنى "شحن" (Lading)

وعن هذه الكلمة انظر/

Ibid, p. 219, Comment Line, 4; P. Tebt ., 328, 11.3-4; P.Thead., 26, l. 14.

(١٦١) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٥.

(162) Cook, Op. Cit. p. 227.

(163) Ibid, No, 404

(164) Ibid, No, 407.

(165) Ibid, No, 405; SB, XIV, 11887, 1888, 11889.

(*) عن هذه الضريبة أنظر:-

-Preaux, Op. Cit., p. 384; Hauben, Another Boat of Cleopatra II., P. 148.

-إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطلمة، ج٣، ص ٣٧٧.

-أيدرس بل، المرجع السابق، ص ١٠٠.

(١٦٦) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، نفس الصفحة.

(167) Zilliacus, Loc. Cit

(168) BGU., VIII., 1742.

(١٦٩) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق.

(170) Cook., Op. Cit., pp. 227, 228

(171) Ibid, Nos, 404, 405, 407. P. 227.

(172) P. Hib., 39.

(173) Reekmans. & Dack., Op. Cit, No I. pp. 162, 163.

(١٧٤) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٦.

(١٧٥) نفسه، ص ٢٣٦، 824, 825, a,b; P. Tebt.

(176) P. Hib., 39, 11.13- 16.(265/ 264. B.C)

(177) P. Moen, I, 11.15-20 (160 B.C)

Also, P. Moen, 2-3, Ibid. pp. 112-115., Republished by Sijpestijn, Op.Cit., p,108.

(178) Zilliacus, Op. Cit., P.63, No. I, 11.15-20.

(179) P. Oxy, 2125, 11.30-31; P. Oxy, 1259, 11.25-26.

(180) Ibid, 11.20-23.

(181) P. Oxy, 1260, 11.15-19.

(١٨٢) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٧.

cf- Herrman J., "Symbolon und Antisymbolon in den Papyri" Actes du XV me Congres de Papyrologie, Bruxelles, 1977, p. 223.

(١٨٣) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٧-٢٣٨.

Samuel. A.E., From Athens To Alexander, Hellenism and Social Goals in Ptolemaic Egypt, Studia Hellenistica, 26, Leuven, 1983, p-5.

(184) P. Grenf., II 45 a.

(185) BGU, VII, 1742.

(186) Reekmans, Op. Cit., pp. 162, 163

(187) Ibid, P. 156.

(١٨٨) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٨.

(١٨٩) نفسه، ص ٢٣٩.

- (190) Reckmans, Op. Cit., p. 162; Cook, Op. Cit., p. 228.
 (191) Cook, Op. Cit., p. 227, No. 404.
 (192) Ibid, No. 407.
 (193) Ibid, p. 224.
 (194) Ibid.

-في (P.oxy.276) كان يرافق الشحنة جندي من الفيلق الثاني حتى وصولها إلى الإسكندرية.

- (195) P. Tebt., 823, 11.15-17.
 (196) P. Tebt., 823, 825; P. Hib., I, 98; BGU, 1741, 1732; SB, 11887, 11889; W. Chrest. 441.

ولم تظهر في الوثائق الآتية:-

- P. Petric II, 48; P. Lille, I, 22, 23, 24; SB, XIV, 11866,
 11867; P. Tebt., 824.
 (197) P. Tebt., 824, 1.13

(١٩٨) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٧.

- (199) Sijpestijn, Op. Cit., pp. 110, 112. Nos., I, 2.
 (200) P. S. I, IX, 1053.
 (201) P. Oxy, 1259, 11.15- 17.
 (202) P. Oxy, 2125, 11. 20-23.

(٢٠٣) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٩.

- (204) Reckmans, Op. Cit., p. 187, No. 10.
 (205) P. Tebt., III, 802, 11.1-23.
 (206) P. Tebt., III, 751.11.1-12. (Early 2nd Cent. B.C)
 Also- P.C.Z. III, 59320.

(٢٠٧) منتهى محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٤٠.

- (208) P. Oxy, III, 708, (about, 188 A.M)
 (209) Kunderewicz, C., "AD Papyrus Hib., 198." JJP, vol., 15, Warszawa, 1965, pp. 140-141.

(٢١٠) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٦٧.

- (211) P. Hib. II, 198. recto, col., IV.
 (212) Ibid., recto, col., V.
 (213) Ibid., p. 104.

(٢١٤) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ١، ص ٤٣٣.

(٢١٥) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٦٩.

- (216) Kunderewicz., Op.Cit., pp-141; P. Hib., 198, p.102.
 (217) Rostovtzeff. , SEHHW, p.715.
 (218) Kunderewicz., Op. Cit., p. 141.
 (219) BGU, 8, 1858.

- (220) Kunderewicz., Op. Cit., p. 142.
 (221) Ibid.
 (222) Ibid.
- (٢٢٣) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٧١.
- (224) Kunderewicz., Op. Cit., p. 143.
 (225) Oertel, Op.Cit, p. 27.
 (226) P. Oxy, 276.
- (٢٢٧) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣١.
- (228) Zilliacus, Op. Cit., pp. 62, 63, = SB. V,8754.
 (229) P. Oxy, 1259; P. Tebt, 823; P.S.I, IX, 1048; Zilliacus, Op. Cit., p. 63. = SB, 8754; P.Giss, II; P.Oxy, 1197.
 (230) Cook, Op. Cit., p. 227. 404, 405, 506, 407.
 (231) P. Hib., I, 39;
- منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣١.
- (٢٣٢) نفسه.
- (233) Clarysse, W., " Harmarchis, Agent of Oikonomos: An Archive from The Time of Philopater" Anc. Soc., 7, 1976, PP. 185. ff; Sijpesteijn, Op. Cit., P.108
 (234) Ibid; P-Tebt. III, 823; P. Oxy, 2125; BGU, 1743; Zilliacus, Op. Cit., p.63= SB, V, 8754; Reekmans, Op. Cit, PP. 163, No, 10; p. Tebt, III,825.
 (235) Clsrysse, Op. Cit.,; SB, XVI, 12979, 11, 6-7.
 (236) Clarysse, Loc. Cit; BGU, VII, 1742,1743; p. Hib, I, 98; Reekmans, Op. Cit, No,10; p. Tebt, III, 825.
 (237) Reekmans, Loc. Cit; P. Strassb. 562; P. Tebt. III, 825
- (٢٣٨) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٢.
- (٢٣٩) نفسه.
- (240) P. Tebt, 823.
 (241) P. Tebt, III. 825
- (٢٤٢) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٢، ٢٣٣.
- (٢٤٣) نفسه، ص ٢٣٣.
- SB. V. 8754; IXV, 11887, 11889.
 - BGU, 1741, 1742.1743,
 (244) Zilliacus, Op. Cit. PP. 62, 63
- (٢٤٥) منتهي محمود الصاوي، المرجع السابق، ص ٢٣٤.
- (٢٤٦) نفسه.

(٢٤٧) نفسه، ص ٢٣٥.

(248) P. Petrie III, 20, col., 1 (3rd Cent. B.C)

(249) P.S.I., XI, 1053; P. Giss., II.

- م نيرة محمد الممشري، المرجع السابق، ص ٨٢.

(250) Turner, Op. Cit., pp. 7,8.

(251) P. Oxy, 1260;

منيرة محمد الممشري، المرجع السابق، ص ١٠٨، ٦٩.

(252) Sijpesteijn., Op. Cit., P. 108; P. Oxy. 1412

(253) Rostovtzeff., SEHRE, PP. 484. 485.

(254) El Mosallamy. Op. Cit., P- 116.

(255) Henne., H., (Sur L'interpretation de Quelques Textes, Recmment Pubis) Egy. 8 (1933) PP. 385. 405.

الفصل الرابع

النقل البحري والموانئ

سبق أن تناولنا في الفصل السابق موضوع النقل النهري، وفي هذا الفصل سنتناول الحديث عن موضوع النقل البحري والموانئ.

أولاً: النقل البحري:

لم يكن النقل عن طريق البحر أمراً سهلاً وهيناً في تلك الفترة من الزمان، ولكنها كانت مسألة تتطلب مجهوداً مضني وعمل شاق يتصل بتأمين طرق الملاحة، وفرض نوع من السيطرة والسيادة البحرية، وتأمين المنافذ البحرية؛ وذلك لضمان سلامة السفن التجارية التي تمر عبر تلك الطرق البحرية، وتجنباً لاعتداءات القسوي التي تسيطر على تلك المنافذ والطرق البحرية، ولن يتأتى ذلك إلا بإخضاع تلك القوي، أو على الأقل مهادنتها. وذلك ما سعى إليه الاسكندر الأكبر المقدوني، وكذلك كل من البطالمة والرومان، وربما كان ذلك السبب الرئيسي وراء قيامهم برحلاتهم الاستكشافية.

(١) كشف الاسكندر الأكبر:

استطاع قمبيز (Cambyzes) ملك الفرس أن ينتزع مصر من يد آخر فراغة العصر الصاوي وهو إسماتيك الثالث، وذلك عام ٥٢٥ ق.م^(١)، وتحول بذلك وادي النيل إلى ولاية فارسية تدخل في نطاق الإمبراطورية العظيمة التي شيدها الفرس في الشرق^(٢) وظلت مصر خاضعة للفرس زهاء قرنين من الزمان، إلى أن غزاها الاسكندر الأكبر المقدوني في عام ٣٣٣ ق.م^(٣). وذلك بعد أن استطاع دحر ملك الفرس دارا الثالث (Darius III) في موقعة أسوس (Issos) عام ٣٣٣ ق.م^(٤).

وبذلك استطاع الاسكندر الأكبر المقدوني أن يفتح مصر، بل والشرق بأسره غازياً له، بل لقد وصلت قواته إلى حدود الصين^(٩). وحقق بفتوحاته الواسعة أكبر إمبراطورية عالمية^(١٠) وكانت النتيجة الطبيعية لذلك أنه فتح للنفوذ اليوناني عالماً امتد من البحر الإييجي (Aegean) إلى الهند (Hindu Kush) ومن (Jaxartes) إلى الشلالات (Cataracts)^(١١) ووصل الاسكندر الأكبر في استكشافاته إلى بحر قزوين (Caspian) وحاول أن يكمل طريق البحر من الهند إلى مصر، والتي كان قد اكتشف جزءاً منها يمتد من الهند حتى بابل (Babylonia) مبحراً بالطواف حول بلاد العرب. ولقد وصلت سفنه بالفعل إلى البحرين ورأس "موسندم" من ناحية، وإلى اليمن من ناحية أخرى^(١٢). هذا، فضلاً عن قيامه بإرسال حملة علي رأسها بوليمون (Polemon) ومعه ثلاثون سفينة إلى الجنوب لاستكشاف منابع النيل^(١٣) ولم يهمل القدر الاسكندر الأكبر كي يستمر في توسعته، ويكمل رحلة الاستكشافات التي كان قد بدأها^(١٤) فقد مات عام ٣٢٣ ق.م في أوج عظمته وانتصاراته وقمة مجده^(١٥).

(٢) كشوف البطالمة :

لقد سعي البطالمة خلفاء الاسكندر الأكبر من بعده إلى استكمال ما بدأه من استكشافات^(١٦) حيث أوفدوا سلسلة من البعثات الكشفية لمعرفة الشواطئ والشعوب وموارد الثروة في البحر الأحمر والمحيط الهندي^(١٧) (أنظر ملحق رقم ٣١) خاصة وأنهم كانوا يفضلون السفر عبر البحر الأحمر وليس عبر مجري النيل^(١٨). ولقد بدأ بطلميوس الأول (٣٠٥ - ٢٨٥ ق.م) حركة الكشف في البحر الأحمر، وذلك عندما اكتشف قائده "فيلون" (Phelon) جزيرة الزمرد^(١٩) كما أرسل بطلميوس الثاني فيلادلفوس (٢٨٥ - ٢٤٦ ق.م) أمير البحر في أسطول له تيموستينيس (Temosthenes) إلى أثيوبيا^(٢٠)، والتي لم يكن يجزؤ أحد من الإغريق علي البحار

إليها عبر النيل قبل عصر فيلادلفوس، وذلك لما تمثله من خطورة علي الأجانب، وذلك حسب قول "ديودوروس" (Diodorus) (القرن الأول ق.م)^(١٧).

ثم أرسل فيلادلفوس أيضاً، واحداً من أمراء البحر في أسطوله يدعي أريستون (Ariston) لارتياح شواطئ بلاد العرب، من شبه جزيرة سيناء حتى بوغاز باب المندب، فأبحر علي شواطئ سيناء حتى بلغ أيلة النبطية عند رأس الخليج المسمي باسمها (وهو خليج العقبة حالياً)، ثم اتجه جنوباً وأدرك أن نفوذ النبطيين (Nabataeans) لم يمتد أبعد من نهاية الشاطئ الشرقي لخليج أيلة^(١٨).

ولقد مهدت حملة أريستون إلى بلاد العرب الطريق لتقوية العلاقات بين مصر وشمال بلاد العرب^(١٩) فضلاً عن أن فيلادلفوس قد ضمن وصول أكبر قدر من التجارة الشرقية عبر طريق البخور^(٢٠) إلى مصر خاصة وأن التجارة الشرقية كانت تشتهر بإمكاناتها الهائلة من البخور والتوابل والطيوب (Aromata) والأحجار الكريمة^(٢١) فكانت التجارة تأتي إلى البتراء (Patra) ثم تنقل عبر البحر إما إلى غزة (Gaza) أو إلى أرسينوي (Arsinoe)^(٢٢).

ويبدو أن فيلادلفوس قد أرسل عقب رحلة أريستون هذه، حملة ضد النبطيين الذين اشتهروا في عهد البطالمة بأعمال السطو والقرصنة واعتادوا علي مهاجمة السفن المصرية، لتأديبهم ومعاقبتهم علي سوء أعمالهم^(٢٣). ولقد أدت هذه الرحلة إلى تنشيط الصلات التجارية بين مصر وشعب كان يسكن الشمال الغربي من الجزيرة العربية في مدينة تعرف الآن باسم "العلا" (Al-Ula) وكانت فيما يبدو مستعمرة لمعين. وكانت تجارة "العلا" تنقل في البر والبحر في آن واحد. ولعل هذا النشاط التجاري هو الذي دعا إلى تنشيط ميناء إميلوني (Ampelone) علي الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر^(٢٤) ومن هذا الميناء كانت السفن تنقل تجارة الهند وجنوب بلاد العرب إلى وادي النيل. وظل ثغر "إميلوني" نشيطاً حتى أيام بطليموس السادس،

حين قضي عليه النبطيون وأنشئوا مكانه ثغر ليوكي كومي (Leuke Kome)^(٢٥).

وبالإضافة إلى ذلك قام بطلميوس الثاني بتجديد القناة التي تربط البحر الأحمر بالنيل عبر طريق البحيرات المرة^(٢٦) تلك القناة التي يعزو "هيرودوت" حفرها إلى الملك الفرعوني نخاو بن إسمتيك حيث ذكر أنه أول من حاول شقها، وأن الملك الفارسي دار الأول هو من أتم حفرها من بعده^(٢٧). ويعتبر إعادة حفر هذه القناة دليل على أن التجارة الشرقية في البحر الأحمر آنذاك قد نشطت نشاطاً كبيراً^(٢٨).

وفي عهد بطلميوس الثاني أيضاً أسس أحد قواده ويدعي ساثيراس (Sathyras) ميناء فيلوتيراس (Phelotera) علي رأس خليج السويس. و أرسينوي الشمالية أيضاً لا بد أنها أسست في ذلك العهد، وتقع أيضاً علي خليج السويس. وربما بيرينيكي أيضاً (Berenice)^(٢٩) وكذلك بطلميوس "الصيد" (Theron) وهي التي أسسها قائده يوميديس (Eumedes) قرب أماكن صيد القيلة عندما أنفذه فيلادلفوس إلى تلك الأماكن، فضلاً عن العديد من مراكز صيد القيلة الأخرى، مثل سوتيراس ليمن (Soteiras Limen)^(٣٠).

وكذلك أسس بطلميوس الثالث (٢٤٧ - ٢٢١ ق.م) عدداً من المدن علي شاطئ البحر الأحمر الجنوبي الغربي، أطلق علي ثلاث منها اسم زوجته بيرينيكي^(٣١) وفي عهد بطلميوس الرابع (٢٢ - ٢٠٥ ق.م) أسست كليوباتريس (Kleopatris) بالقرب من السويس في الشمال^(٣٢) والتي ذكرها "سترابون" باسم أرسينوي^(٣٣) وفي الجنوب أسست أرسينوي الجنوبية بالقرب من باب المنذب^(٣٤).

كما وسع بطلميوس السادس فيلوميتر (Philometor) (١٨٢ - ١٤٥ ق.م) الحدود عبر النيل حتى وصل إلى جنوب وادي حلفا، وأقام فيها مستعمرات جديدة^(٣٥).

وفي عهد بطلميوس الثامن في عام ١١٦ ق.م كان ملاحون سكندريون قد اكتشفوا الرياح الموسمية، وإمكانية استخدامها في الملاحة عبر المحيط الهندي صيفاً وشتاءً. وأول من روي لنا قصة هذا الكشف هو الجغرافي "بوسيدونيوس" (Posidonios) (١٣٠ - ٥١ ق.م) ونقلها عنه "سترابون" في نهاية القرن الأول ق.م^(٣٦) والذي ذكر أن ملاحاً مغامراً يدعي "يودوكسوس" من "كزيكوس" (Eudoxus of Kyzicus) كان يعمل في خدمة الملك بطلميوس الثامن قام برحلة إلى الهند مباشرة مسترشداً بملاح هندي كانت سفينه قد تحطمت علي سواحل البحر الأحمر^(٣٧) وكانت هذه الرحلة هي أول رحلة بحرية إلى الهند^(٣٨).

ويذكر "بوسيدونيوس" أن يودوكسوس قام برحلتين مباشرتين إلى الهند الأولى: في عام ١١٨ ق.م مع الملاح الهندي مرشداً. وكانت تلك الرحلة ناجحة، وعادت بحمولة من الطيوب والأحجار الكريمة والرحلة الثانية: بقيادة يودوكسوس منفرداً في عام ١١٦ ق.م^(٣٩).

وإن كان هناك خلاف حول أول من اكتشف طرق الإفادة من الرياح الموسمية هل هو الملاح المغامر يودوكسوس، أثناء رحلتيه إلى الهند؟! أم انه "هيبالوس" (Hippalos) ذلك الشخص الذي جاء ذكره في كتاب "الملاحة في البحر الأحمر" والذي نجعل مؤلفه. والذي يعتقد أنه كتب حوالي ٤٠ ميلادية؟! ويذكر هذا الكتاب أن هيبالوس هو أول ملاح تمكن من دراسة موقع موانئ التجارة ومسالك البحر، واكتشف الطريق عبر المحيط^(٤٠) ففي الوقت الذي يرجع فيه "نصحي" اكتشاف طرق الإفادة من الرياح الموسمية عام ١١٦ ق.م إلى هيبالوس^(٤١) يري "العبادي" أن إقحام اسم "هيبالوس" في هذا الاكتشاف هو نوع من أنواع التشكيك في خبر "يودوكسوس"، كان الغرض منه هو سلب البطالة واحداً من أهم أمجادهم في الكشف الجغرافي ونقله إلى العصر الروماني^(٤٢).

علي أية حال فإن اكتشاف طرق الإفادة من الرياح الموسمية قد يسر اجتياز باب المنذب، وكذلك يسر الإبحار إلى الهند مباشرة وأفاد منه البطالمة الأواخر، حيث كانت سفنهم تزور الموانئ في جنوب بلاد العرب، واكتشفت جزيرة "سوقطرة" وأبحرت إلى الهند^(٤٣) وإن كان الرومان لم يستغلوا هذا الاكتشاف استغلالاً تاماً^(٤٤). وبذلك بلغت البعثات الكشفية غايتها المنشودة في عصر بطلميوس الثامن بعد أن عملوا علي الوصول إلى جزيرة العرب والى القارة الهندية دون وسيط، ونجحوا في بظلمة البحر الأحمر^(٤٥).

(٣) الكشف في عصر الرومان:

لقد رأى أغسطس (Augustus) (٢٧ ق.م - ١٤ م). كما رأى البطالمة من قبله - أن يحول طريق التجارة في البحر الأحمر إلى الموانئ المصرية الواقعة علي هذا البحر فعهد إلي أيلیوس جالوس (Aelius-Gallus) ثاني ولاية مصر (٢٦ - ٢٤ ق.م) بإعداد حملة إلى اليمن^(٤٦) ويعتبر "سترابون" المصدر الرئيسي لهذه الحملة حيث ذكر أن أيلیوس جالوس قد غزا بلاد العرب مع بعض من الحامية العسكرية المربطة في مصر^(٤٧).

وفي ميناء كليوباتريس (أرسينوي) أعد أيلیوس جالوس أسطولاً من ثمانين سفينة ومائة وثلاثين حاملة للجنود، وأقلعت الحملة من هذا الميناء عام ٢٥ ق.م واتجهت إلي ميناء ليوكي كومي (الحوراء) علي الساحل الشرقي للبحر الأحمر^(٤٨). وغير معروف علي وجه الدقة لماذا لم يتخذ جالوس إحدى موانئ البحر الأحمر الواقعة جنوب مصر، مثل ميوس هورموس (Myos Hormos)، أو بيرينيكي كما كان سيوفر عليه مسيرة نحو تسعمائة ميل قطعها الجيش الروماني علي الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر مما كبد الحملة خسائر كبيرة^(٤٩).

ولم يكد جالوس يستقر في ميناء ليوكي كومي حتى فشكت الأمراض بعدد كبير من جنوده، اضطر إلى أن يقضي فيه بقية الصيف الحار والشتاء التالي كله، ولم يتابع زحفه إلا في ربيع عام ٢٤ ق.م.^(٥٠) وبعد مشقة بالغة بلغ نجران، ثم تقدم صوب "مريابا" (Mariaba) (مأرب؟ عاصمة سبأ) وحاصرها لكنه لم يتمكن من السيطرة عليها فأضطر إلى رفع الحصار عنها والانسحاب عائداً بخفي حنين^(٥١)، وركب البحر إلى ميوس هورموس واجتاز الصحراء الشرقية حتى بلغ فقط، ومنها سار إلى الدلتا ثم الإسكندرية. ومع أن هذه الحملة أخفقت من الناحية العسكرية إلا أنها حققت جانباً من الهدف الاقتصادي المنشود منها. فقد بدأت هذه المنطقة تستشعر قوة الرومان وتحول جانباً من تجارة الشرق من ميناء ليوكي كومي النبطي إلى ميناء ميوس هورموس المصري^(٥٢) وبالرغم من ذلك فإن هذه الحملة لم تقض تماماً علي النشاط التجاري للمواني العربية المطلة علي المحيط، لذلك لم يقنع أغسطس بما حققته هذه الحملة البرية، فقرر في العام الأول الميلادي شن هجوم مدمر عن طريق البحر أدى إلى تدمير الميناء الرئيسي للعربية السعيدة (عدن حالياً) وشل نشاطها التجاري، مما نتج عنه استئثار ملاحو الإسكندرية في العصر الروماني بتحكم مطلق في طريق التجارة البحري إلى الهند^(٥٣).

وفي النهاية استطاع أغسطس أن يستغل وضع مصر الاستراتيجي لخدمة التجارة بين الشرق والغرب، ومن ثم انشأ أسطولاً يعمل بانتظام بين الإسكندرية وروما، وفي نفس الوقت ربط بين التجارة القادمة من الهند وسيلان عبر المحيط الهندي، ثم إلى البحر الأحمر ثم تنقل التجارة براً عن طريق القوافل في وادي الحمائم إلى الموانئ النيلية عند "قسط" لتقل بالمراكب الشراعية الضخمة حتى الإسكندرية^(٥٤)، التي أصبحت أكبر مركز تجاري في العالم بأسره، إذا لم تقتصر تجارة مصر الخارجية التي تركزت في الإسكندرية أساساً علي ما تنتجه مصر محلياً، فقد كانت البضائع تأتي إلى مصر من كل قطر خارجي ثم يعاد تصنيعها وتصديرها ثانية إلى

الأسواق الخارجية^(٥٥) وقد أصبحت الإسكندرية مقراً لكبار التجار حيث تجري فيها صفقات التصدير والاستيراد^(٥٦) أما بالنسبة للبحر الأحمر فقد تحول إلى بحيرة نشطة بعد أن كان بحراً مهجوراً^(٥٧).

وخلاصة القول أن زيادة هائلة قد طرأت علي حجم التجارة الشرقية كان له أكبر الأثر في تجارة البحر المتوسط. وأصبحت هناك ظروف تجارية جديدة^(٥٨) ذكرها سترابون بقوله "إذا كان خراج مصر السنوي في عصر البطالمة المتأخر كان مقداره ١٢٥٠٠ تالنت، وهو العصر الأسوأ حكماً والأكثر إهمالاً فكم ينبغي أن نقدر الدخل الآن (أي زمن الإمبراطورية الرومانية) وهو يدبر بكل هذه العناية.....وزادت التجارة مع الهند والصومال (التروجلوديتية) زيادة كبيرة، وإنه في الماضي فإن السفن التي كانت تسير في البحر الأحمر ولم تعدد الخليج الفارسي عن عشرين سفينة، أما الآن فإن سفناً كبيرة ترسل إلى الهند وإلى حدود أثيوبيا، وتستورد منها إلى مصر أغلي البضائع، ثم تصدر من مصر إلى سائر البقاع الأخرى...^(٥٩)"

أسطول البطالمة

أولاً: الأسطول الحربي:

كان الهدف الرئيسي للسياسة الخارجية التي فُتِجها البطالمة الأوائل هو المحافظة علي استقلال مصر التام، وضمان قيامها بالدور الأول في العالم الهيلينستي في حلبة السياسة ومضمار الاقتصاد^(٦٠)، وكانت متطلبات هذا الاستقلال، وضمانات القيام بهذا الدور تتمثل أولاً في السيطرة علي كافة الطرق المؤدية إلى مصر، وأن هذا العمل الضخم، لا بد لتحقيقه من أسطول قوي يكون دائماً علي أهبة الاستعداد. وحيث أن مصر لا تمتلك هذا الأسطول فهي بلد تقتصر مواردها الطبيعية دون الوفاء بما يستلزمه بناء السفن، فلا بد إذاً من استيراد الأخشاب والمعادن. فرأي البطالمة أن الوسيلة الوحيدة للحصول علي هذه الخامات هي الاستيلاء علي البلاد التي تنتجها.

مثل سوريا، وقبرص، وبعض أنحاء آسيا الصغرى^(٦١). ومن ناحية أخرى، فلا بد من الأموال التي تتطلبها الأساطيل، وحيث أن ثروة مصر حينذاك كانت تتمثل في التجارة الخارجية، فكان لابد من ضمان انتظام هذه التجارة وتنظيمها وتوسيعها وتنشيطها^(٦٢).

ولتحقيق هذا الغرض، سعي البطالمة الأوائل إلى السيطرة على طرق التجارة في بحر إيجه وفي البحر الأحمر، كما سعوا إلى بناء إمبراطورية بحرية، وإلي أن تكون لهم السيادة البحرية. ولقد نجح البطالمة الأوائل في بناء هذه الإمبراطورية البحرية التي بلغت أوج اتساعها في عهد بطلميوس الثالث^(٦٣) الذي سار على النهج الذي رسمه جده بطلميوس الأول ولم يحده عنه والده بطلميوس الثاني، وهو نهج كان يستهدف المحافظة على استقلال مصر وتأكيد السيطرة المصرية على الطرق البحرية المؤدية إلى وادي النيل، والاستيلاء على منافذ الطرق التجارية الواقعة من أواسط آسيا^(٦٤).

فضلاً عن أن مصر ظلت تتمتع بسيادة البحار في فترات طيلة عصر البطالمة الأوائل تقريباً، حيث بدأ الضعف والوهن يدب في أوصال إمبراطوريتها البحرية، وبدأت سيادتها في الزوال منذ بداية حكم بطلميوس الخامس "إيفانيس" وحتى نهاية عصر البطالمة^(٦٥).

والواقع أن خلفاء الاسكندر الأكبر تنافسوا منذ بداية العصر الهيلينستي تنافساً شديداً في بناء الأساطيل الحربية وتجهيزها تجهيزاً كاملاً^(٦٦). ويؤكد ذلك قول "تارن" أن السفن الحربية العظيمة كانت ظاهرة هيلينستية خالصة^(٦٧) وذلك أيضاً ماجعل بريو (Preaux) تصف التنافس في التسليح البحري بين "انتيغونوس" (Antigonos) (ملك مقدونيا واليونان) وأسرة البطالمة، بأنه كان يشبه التسليح البحري الذي نراه بين الدول الكبرى في عصرنا هذا^(٦٨). ولا أدل على ذلك من أن بطلميوس فيلادلفوس بلغ من اهتمامه بأسطوله انه ذاع صيته بين ملوك عصره كأكبر "بناء للسفن" بل أنه فاق كل معاصريه من الملوك الهيلينستيين في الاهتمام بأسطوله

البحري^(٦٩) وكان سلفه بطلميوس الأول "سوتير" هو واضع الأساس في بناء هذه القوة البحرية الهائلة التي أخذت تنمو علي أيام خلفائه نمواً مذهلاً، وقد بلغ من اهتمام هذا الملك بأسطوله الحربي أنه أطلق عليه معاصريه لقب "أمير السفن"^(٧٠).

وفي موقعة "سلاميس" (Salamis) التي دارت رحاها عام ٣٠٦ ق.م بين بطلميوس الأول وشقيقه (منلاوس) حاكم قبرص (Cyprus) من ناحية وبين انتيجونوس وأبنة ديمتريوس (Demetrius) من ناحية أخرى، والتي انتهت بهزيمة بطلميوس الأول هزيمة نكراء، وضياح الأسطول البطلمي كله تقريباً^(٧١). ويخبرنا "ديودوروس" بأن عدد سفن بطلميوس الأول، كان ١٤٠ سفينة^(٧٢) كما يذكر "بلوتارخوس" أن بطلميوس كان تحت إمرته هو وأخيه منلاوس ما يربو علي مائتي سفينة^(٧٣).

وفي عام ٢٨٣ ق.م لعبت الأقدار دوراً هاماً في حياة بطلميوس الأول إذ عادت إليه سيادته البحرية مرة أخرى^(٧٤).

أما أسطول ثاني ملوك البطالة بطلميوس الثاني (فيلادلفوس) فقد حدثنا عنه كل من "اثيناوس" (Athenaeus)^(٧٥) و"أبيانوس" (Appianus)^(٧٦) ويروي الأول أن عدد السفن البحرية الكبيرة لدي هذا الملك قد بلغ ٣٣٦ سفينة، وأنه كان يمتلك أربعة آلاف سفينة أخرى كانت ترسل إلى الجزر والمدن الخاضعة له في شرقي البحر المتوسط، كما كانت ترسل إلى الشاطئ الليبي. بينما يحصي لنا "أبيانوس" قطع الأسطول فيقول: "أن فيلادلفوس كان يمتلك ألفين من سفن النقل والسفن الصغيرة، وألفاً وخمسمائة سفينة من السفن الحربية الكبيرة، وثمانمائة سفينة فخمة بها حجلات عديدة وقد زينت عند الصدر والعجز بالذهب الخالص، وكانت هذه مخصصة للملوك أنفسهم حين يشتركون في المعارك الحربية (١١١)"

ومما سبق يتضح لنا أن مجموع قطع أسطول فيلادلفوس قد بلغ- وفقاً لرواية اثيناينوس- أربعة آلاف وثلاثمائة وست وثلاثون سفينة (٤٣٣٦)، بينما بلغ وفقاً لرواية ابيانوس - أربعة آلاف وثلاثمائة سفينة فقط، وواضح أن الرقمين متقاربان، ولكنهما من الضخامة بحيث يصعب تصديقهما^(٧٧).

ونستطيع أن نستخلص مما سبق أن أسطول فيلادلفوس كان يتألف علي الأقل من أربعة فئات من السفن وهي:

- ١- فئة لخصوص المعارك (سفن عسكرية/حربية).
 - ٢- فئة لحماية ممتلكات مصر الخارجية(سفن حراسة).
 - ٣- فئة لنقل الجنود والرسائل والمواد الحربية والغذائية (سفن نقل).
 - ٤- فئة لنقل الملك وحرسه وحاشيته(سفن ترفيه/ للفسحة).
- ومن الجائز أنه كانت توجد فئة خاصة لتأمين طرق الملاحة أو انه كان يعهد بهذه المهمة إما الفئة الأولى أو الثانية^(٧٨).

ولقد كان لدي بطلميوس الرابع "فيلوباتور" (Philopator) (٢٢١-٢٠٥ ق.م) سفينة تحتوي علي أربعين صفاً من المجدفين، ويبلغ طولها حوالي ٢٨٠ ذراعاً، وكان تناسب أجزائها مدهشاً، وكانت مزينة بأشكال فخمة في المقدمة ومزخرفة بأكاليل من الزهور. وهذه السفينة كانت تحتوي علي أكثر من ثلاثة آلاف مجدف وعلي حوالي ثلاثة آلاف جندي، غير أن مصر في هذا العهد كانت قد فقدت سيادتها البحرية، وعلي ذلك فإن مثل هذه السفينة الجبارة لم تكن إلا مجرد سفينة استعراض صنعها ملك مريض يحب العظمة والفخخة الجوفاء^(٧٩).

وهناك العديد من الأدلة الأثرية التي تشهد بعظمة الأسطول البطلمي وتفوقه، من بينها لوحة من الفسيفساء(أنظر ملحق رقم ٣٢) عثر عليها في دلتا النيل، محفوظة الآن بمتحف الإسكندرية^(٨٠) وقد صورت فيها الإسكندرية باعتبارها سيدة

البحار. فقد رمز إلى الإسكندرية بسيدة علي رأسها تاج بحري، وعلي كفيها عباءة حربية، وفي يدها اليسرى علامة الانتصارات البحرية. ويرى "روستوفتزف" أن هذا الأثر يرجع إلى عصر البطالة الأواخر، وأنه منقول عن قطعة فنية أقدم عهداً من هذه الفسيفساء، وأن صاحب هذه القطعة الفنية كان واحداً من فنانى مدينة الإسكندرية، أراد أن يعبر من خلالها عن مجد البحري الهائل الذي أحرزه البطالة^(٨١).

وهنا أيضاً لوحة من الفسيفساء (أنظر ملحق رقم ٣٣) عثر عليها في منزل روماني اكتشف بالقرب من مدينة "لبدة الكبرى" (Leptis Magna) ويعتقد "روستوفتزف" أنها تصور "الميناء الملكي" الذي كان يقع داخل الميناء الكبير "الميناء الشرقية اليوم" كما تصور مدخل قصر البطالة، ويرجع هذا الأثر إلى القرن الثاني الميلادي، وهو منقول عن نموذج أقدم ربما يرجع إلى أيام البطالة. وواضح أن الهدف من هذا الأثر هو التعبير عن السيادة البحرية للبطالة^(٨٢).

إنشاء الأسطول:

بعد ما أوردنا عن أساطيل البطالة وإمبراطوريتهم البحرية، لنا أن نسأل سؤالاً مهماً، وهو كيف انشأ البطالة أساطيلهم؟

بداية يشير "روستوفتزف" إلى أن بطليموس الأول قد اتخذ من الأسطول الذي تركه الاسكندر الأكبر في مصر بعد فتحها نواة بناء قوته البحرية، ولما كان هذا الأسطول غير كاف لتحقيق أغراضه، فقد سعى إلى تكوين أسطول أكبر من ذلك وأعظم^(٨٣) لتحقيق ذلك فقد سلك طرقاً أربعة وهي:

أولاً: السفن التي كانت الدولة تبنيها علي نفقتها الخاصة:

ومن ميزانية رصدت خصيصاً لهذا الغرض،^(٨٤) وإن كان يعوزنا الدليل المادي علي ذلك في عهد بطليموس الأول "سوتير" (Soter)^(٨٥)، ولكن نستنتج هذا من وثيقة برزية تعود إلى أيام الملك فيلادلفوس (٢٥١ / ٢٥٠ م) تحوي أمراً موجهاً

من هذا الملك إلى وزير ماليته "أبولونيوس" بأن يقطع عدداً كبيراً من الأشجار وذلك لبناء سفن حربية^(٨٦).

وجاء فيها:

"من أبولونيوس إلى ديمتريوس (Δημητριος)، تحية، أصدر الملك تعليمات بأن الأشجار المحلية المعروفة باسم السنط والصفصاف يجب أن تقطع لتجهيز الأسطول الملكي الكبير".

ثانياً: السفن التي كان يستأجرها الملك:

فقد ورد عن "بوليبوس" (Polybios) أن الملك البطلمي كان يستأجر جانباً من السفن ليخوض بها المعارك البحرية^(٨٧)، ولم يكن ذلك أمراً غريباً، فقد كان الملك يستأجر المخازين الذين يفتنون فناً معيناً من فنون الحرب^(٨٨) فضلاً عن أن استئجار السفن والبحارة من المدن، وأحياناً استئجار وحدات بحرية من القراصنة، وكان أمراً متعارف عليه بين ملوك العصر الهيلينستي^(٨٩).

ثالثاً: السفن التي كان يفرض علي الأثرياء من المواطنين إعدادها وتقديمها للملك:

وذلك وفقاً للنظام الذي ابتدعه أثينا (Athena)، وشاع خارجها في كل عصر واتبه الاسكندر الأكبر نفسه في بناء أسطوله^(٩٠). ولدينا بردية^(٩١) تعود إلى حوالي عام (٢٥٧ ق.م) خاصة بتطبيق هذا النظام في إحدى مدن الإمبراطورية البطلمية وهي مدينة "هاليكارناسوس" (Αλικαρνασσος)^(٩٢) وهذه البردية عبارة عن خطاب مرسل من "أبولودوتوس" (Απολλοδοτος) أحد رؤس "أبولونيوس" "الديويكتيس"، وربما كان أبولونيوس يشغل منصب "أويكونوموس" ملكي يقيم في كاريا^(٩٣) (Caria) إلى وكيله خارميديس (Χαρμίδει) والذي من المحتمل أنه كان يقيم في الإسكندرية.

وكان هذا الخطاب يحوي تعليمات من أبوللونوس إلى شخص يدعي كسانثيوس (Ξανθίππος) أمر وكيله خارميديس أن يحملها إليه^(٩٢) و كسانثيوس هذا كان "تريرارخيس" (τριηραρχες)^(٩٣)، أي قائد سفينة "حرية" ثلاثية المجاديف (τριηραρχει) فضلاً عن كونه رجلاً ثرياً من هؤلاء الذين يقع عليهم عبء تجهيز وإعداد سفن للأسطول البطلمي. وكانت هذه التعليمات تتعلق بجمع الأموال اللازمة لإعداد وتجهيز سفينة حرية، من مدينة هاليكارناسوس^(٩٤). إن كسانثيوس نفسه كما يعتقد "فيلكن" (Wilcken) كان مواطناً من هاليكارناسوس^(٩٥) وربما كان مواطناً سكندرياً كما يرجح "إدجار" ناشر البردية، لكونه كان يقيم في الإسكندرية^(٩٦). ولو إن "فيلكن" لا يري تعارضاً بين وجود كسانثيوس في الإسكندرية وبين كونه مواطناً من هاليكارناسوس^(٩٧). ويستند في هذا إلى أن الضرائب التي تم جمعها في هاليكارناسوس لم تستخدم في مساعدة مواطني الإسكندرية وإعفائهم من الخدمة الإلزامية^(٩٨).

ولكن "باجنال" (Bagnall) لا يقبل رأي "فيلكن" هذا ويرى أن الضرائب التي تم جمعها من مواطني هاليكارناسوس قد عادت في النهاية إلى الخزنة الملكية في إسكندرية^(٩٩) وهو بذلك يتفق مع إدجار في أن كسانثيوس كان مواطناً سكندرياً.

علي كل حال يتضح مما سبق أن هاليكارناسوس قد وقع عليها عبء إعداد وتجهيز سفينة حرية للأسطول البطلمي، ويؤكد ذلك قول "فيلكن" بأن هذه المدينة كانت إحدى المدن التابعة للإمبراطورية البطلمية، وأما كانت خاضعة لعبء الـ "Τριηραρχης" أي تجهيز سفن حرية للأسطول الملكي^(١٠٠) إذ أن البطالمة كانوا يعتمدون علي الخدمة الإلزامية في المدن اليونانية والفينيقية داخل إمبراطوريتهم، في إمداد جزء من أسطولهم بالسفن الحربية ولم يقتصر الأمر علي المدن اليونانية فقط، بل والمدن الإقليمية أيضاً مثل الإسكندرية و نقراتيس (Naucratis)^(١٠١)

ويؤكد "روستوفتزف" هذا الرأي بقوله:

"وكان النصيب الأكبر من التعهد بأداء هذه الخدمة-أي (Τριηραρχης) المتعلقة بالأسطول الملكي من مدن الإمبراطورية؛ المدن اليونانية والفينيقية"^(١٠٢) ولكن لم يكن عبء هذه الخدمة تلقي علي كاهل تلك المدن وحدها فقد شاركتها المدن الإقليمية مثل الإسكندرية نقراتيس"^(١٠٣) وذلك ما ذكره "باجنال" سابقاً^(١٠٤) وأكد عليه "فيلكن" أيضاً^(١٠٥).

ولا شك في أن هذا العبء لم يفرض علي المصريين، ليس شفقة بهم وإنما لأنه لم يكن في وسعهم علي الأقل في عهد البطالة الأوائل، الاضطلاع به بسبب فقرهم وقلة مواردهم مع كثرة الالتزامات الأخرى والتي أرهقهم البطالة بها^(١٠٦).

رابعاً: السفن التي كان البطالة يستولون عليها من الجزر:

والتي يخضعونها لسلطانهم، فقد ذكر "روستوفتزف" أن البطالة عندما سيطروا علي عصبة جزر بحر إيجه كان أسطول هذه العصبة يكون جزءاً هاماً من أسطول البطالة^(١٠٧).

كان هذا عن كيفية تكوين البطالة لأساطيلهم، فماذا عن رجال الأسطول؟

لقد كان رجال الأسطول يتألفون من فئتين رئيسيتين:

١- فئة البحارة و المجدفين.

٢- فئة المحارين^(١٠٨).

أما الفئة الأولى: فقد كان المواطنون المصريون يشكلون الغالبية العظمي منها^(١٠٩) بدليل ما جاء في قرار حجر رشيد (Rosetta Stone) الذي صدر في عهد بطليموس الخامس إيفانيس (Epiphanes) عام ١٩٦ ق.م بشأن إعفاء مزارعي المعابد وعبدها من الخدمة في الأسطول^(١١٠).

“συλληψιν των εις την ναυτειαν”

ويشير "بيفان" (Bevan) إلى أن كلمة "ναυτεία" وربما تشير إلى نوع من أنواع الخدمة الإلزامية الخاصة بالأسطول^(١١١) ويبدو أن البطالة لم يفرضوا هذه الخدمة الثقيلة علي مزارعي المعابد وحدهم، وإنما علي الفلاحين المصريين عامة. ولما أراد الملك بطلميوس الخامس أن يتقرب من الكهنة المصريين ليسترضيهم، نظراً لظروف الثورات القومية واضطراب الأوضاع في وادي النيل، قرر إعفاء مزارعي المعابد من هذه الخدمة^(١١٢) ويشير "السعدني" إلى استمرار الثورات الشعبية المصرية علي الرغم من كل الإغراءات والإعفاءات الملكية الواردة في هذا القرار،^(١١٣) كما يشير إلى إكراه المصريين علي الخدمة البحرية، وذلك عقب ثورتهم الأولى ضد بطلميوس الثالث يورجيتيس الأول (Euergetes I)^(١١٤) كما أن إحدى برديات "تبتونيس" التي ترجع إلى منتصف القرن الثالث ق.م تشير إلى هروب المحاربين والبحارة المصريين من الخدمة^(١١٥) مما يدل علي أنهم كانوا يجبرون علي العمل في الأسطول البطلمي.

كما تشير إحدى البرديات التي تعود إلى العام السابع من حكم بطلميوس الثالث إلى أن البطالة كانوا يلجئون إلى تجنيد البحارة والمجذفين من بين المحكوم عليهم بالسجن في جرائم مختلفة لأداء هذه الخدمة^(١١٦) حيث جاء في هذه البردية أن طاقم إحدى السفن قد استاءوا من إلزامهم بالعمل في أحد المحاجر لفترة أطول من المتفق عليه^(١١٧). وكما هو معروف فإن البطالة كانوا يستخدمون المساجين في العمل في المحاجر والمناجم^(١١٨).

أما الفئة الثانية: وهي فئة المحاربين، فمن المحتمل أنها كانت تؤخذ من المواطنين المصريين، وبالتحديد طبقة المحاربين الذين كان يطلق عليهم اسم "مياخيموي"^(١١٩) وذلك استناداً إلى ما جاء لدي المؤرخ الإغريقي "پاوسانياس" (Pausanias) عن حرب "خرمونيدس" إذ يقول أن أمير البحر البطلمي "پاتروكلوس" (Patroclus)

طلب إلى الإسيرطيين مهاجمة أنتيجونوس من الأمام ليقوم هو بمهاجمتهم من الخلف، لأنه ليس من الإنصاف لرجال أسطوله المصريين منازل المقدونيين في البر^(١٢٠) ولكن "نصحي" لا يقبل رواية "باوسانياس" التي يعزوها إلى باتروكلوس، وذلك لعدة أسباب منها:

١- أن البطالة الأوائل لم يثقوا في كفاءة المصريين الحربية ومقدرتهم علي منازل المقدونيين، ومن ثم لم يعتمدوا عليهم في تكوين جيوشهم. فكيف إذاً يعتمدون عليهم في تكوين قواهم لمحاربة البحرية؟

٢- إن ما عزاه "باوسانياس" إلى "باتروكلوس" يدل دلالة قاطعة علي عدم ثقة البطالة وقوادهم في كفاءة المصريين الحربية. فكيف إذاً كونوا جنود أسطولهم وهم لا يثقون في كفاءتهم الحربية؟

٣- إنه حتى في موقعة رفح (عام ٢١٧ ق.م) لم يعتمد بطلميوس الرابع فيلوباتور علي المصريين إلا مضطراً حين كانت المخاطر تحف بهم ولم يكن في وسعه تجنيد عدد كاف من المقدونيين والإغريق، ولم نعرف أن أحداً من البطالة الأوائل اضطرته الظروف إلى الاعتماد علي المصريين في تكوين القوات البحرية، بل أن بطلميوس الرابع حين أقدم علي الاعتماد علي المصريين وصف القدماء عمله هذا بأنه "بدعة خطيرة" مما يقطع بأن أحداً من أسلافه لم يسبقه إلى ذلك.

لكل ما سبق فإن "نصحي" يستبعد أن يكون البطالة الأوائل قد اعتمدوا علي المصريين في تكوين جنود الأسطول^(١٢١) والرأي المرجح هو أن الغالبية العظمي من المجدفين والبحارة في الأسطول كانوا من المزارعين والعمال، أما المحاربون فكانت غالبيتهم العظمي من المقدونيين والإغريق ومن هم علي شاكلتهم^(١٢٢) ويؤيد هذا الرأي ما جاء عند المؤرخ ديودوروس الصقلي، بأن بطلميوس الأول بعد أن انتصر

علي عدوه اللدود انتيجونوس في معركة غزا عام ٣١٢ والتي كان يقود قوات انتيجونوس فيها أبته ديميتريوس، ضم أسري الحرب الذين وقعوا في قبضته إلى وحدات بالأسطول^(١٢٣) كما تشير إلى ذلك أيضا بردية تعود إلى العام ١٥٩ ق.م توضح لنا أن رجالاً من الجزر اليونانية عملوا كمحارين في الأسطول^(١٢٤).

ولقد وزع البطالة أسطولهم البحري في شكل وحدات - علي موانئهم الهامة مثل الإسكندرية وقبرص وسلاميس وثيرا وربما قورينة ، حين كانت جزيرتا ساموس ، وكوس (Cos) في حوزة البطالة، كان جزء من الأسطول البطلمي يربط بها^(١٢٥). فضلاً عن وجود أسطولاً بحرياً مرابط علي البحر الأحمر لحمايته من القراصنة^(١٢٦) وربما أبقى أيضاً عل أسطول صغير من الزوارق يجوب البحر الأيحي كقوات من الشرطة^(١٢٧) وكانت كل وحدة من هذه الوحدات بكل ميناء من الموانئ تشمل مختلف أنواع السفن^(١٢٨) وكان علي رأس كل وحدة قائد عام يحمل لقب "ناوارخوس" (Ναυαρχος)، ولكن من المحتمل أن نفس اللقب كان يحمله قواد وحدات الأسطول (Ναυαρχιαί).

وفي القرن الثاني ق.م قام حاكم قبرص بضم "الناوارخوس" تحت قيادته^(١٢٩) وكان يعمل تحت قيادة "الناوارخوس" أمراء السفن التي تضمها الوحدة، وسمي كل منهم "تريارخوس" (Τριηραρχος)^(١٣٠)، ويرى "باجنال" أن هذه المهمة كان يتم الترشيح لها كخدمة إلزامية تزود بها السفن من المدن اليونانية خارج وداخل مصر^(١٣١) وهذا ربما يرجع الرأي القائل بأن المهام المتواضعة في أسطول كان يقوم بها المصريون، أما المهام الرفيعة فكان البطالة يعتمدون فيها علي مواطنو المدن الإغريقية سواء خارج مصر أو داخلها.

ومن غير المستبعد أن "التريارخوس" كان له مساعد يسمى "هيو تريارخوس" (Υποτριηραρχος)^(١٣٢) ففي بردية "زينون" سابقة الذكر

نعلم أن المدعو كسانثيوس كان "تريرارخوس" للسفينة المرابطة في هاليكارناسوس^(١٣٣) وأيضاً في بردية "بيتري" سابقة الذكر أيضاً، نجد أن مرسل الخطاب يعزو تحمل أفراد طاقم السفينة الذين يعملون في المنجم، للعمل لفترة أطول من المتفق عليها، رغم استيائهم من هذا إلا أن قائد سفينتهم الحربية، الـ "Τριηραρχηει"، غير موجود^(١٣٤) كما أن هناك بردية أخرى تعود إلى فترة حكم بطليموس الثالث (٣٩ - ٢٤٠ ق.م) ثبت فيها أن مساعد قائد السفينة "Υποτριηραρχος" "حورس" أعطى بعض الغنائم المستحقة (λεϊα) لامرأة مات زوجها في الخدمة العسكرية^(١٣٥) وبردية أخرى من "بتونيس" جاء في حساب صاحب مصرف خاص بالمعاملات اليومية انه سجل علي حساب شخص يدعي "سيمارستوس" (Simaristos) كمديونية، وهذا الشخص يعمل كقائد لسفينة حربية "Τριηραρχηει"^(١٣٦).

السفن التجارية

أولاً : في عصر البطالمة:

اهتم البطالمة اهتماماً شديداً بتجارة مصر الخارجية، فبدلوا قصارى جهدهم لتنميتها وتنشيطها؛ ذلك لأن التجارة الخارجية كانت تمثل مورداً من أهم مواردهم المالية^(١٣٧) وكانت قوة البطالمة سواء في مصر أو خارجها تعتمد بشكل كبير علي رخائها الاقتصادي، وهذا الرخاء هو الذي أعانهم علي بناء قوهم العسكرية في البر والبحر^(١٣٨).

ولقد امتدت علاقات مصر التجارية - خارج نطاق إمبراطوريتها إلى نواحي ثلاث:

١- ناحية بحر إيجه والبحر الأسود.

٢- ناحية الغرب والشمال الغربي.

٣- ناحية الجنوب والشرق^(١٣٩).

أولاً: ناحية بحر إيجة والبحر الأسود:

لقد كانت الصلات التجارية بين مصر والإغريق قائمة منذ زمن بعيد، وذلك حين سمح لهم الملوك الفراعنة في القرن السابع ق.م بالإقامة علي أحد مصبات النيل الشرقية.

وكذلك حين جمع الملك أحس الثاني في القرن السادس ق.م الجالية الإغريقية كلها في "نقراطيس" في غرب الدلتا^(١٤٠) وهي مدينة زارها الإغريق بلا شك من قبل، ولكن ازدهارها يرجع إلى هذا التاريخ، وكانت نقراطيس مؤسسة تجارية طالما قصدها الأجانب علي الرغم من أن عصرها الزاهر كان علي الأرجح في القرن السادس ق.م إلا أنها احتفظت بكيانها طوال العهد الفارسي، ولم يندثر إلا في القرن الثالث ق.م^(١٤١) وذلك حين فقدت أهميتها أمام الإسكندرية التي خلفتها في العظمة^(١٤٢) ويؤكد ذلك قول "نصحي" "وقد انتقص تأسيس الإسكندرية من الأهمية التجارية التي كانت تتمتع بها نقراطيس"^(١٤٣) وكانت الإسكندرية الطريق لنقل منتجات مصر بل ومنتجات أفريقيا وبلاد العرب إلى البحر المتوسط^(١٤٤) فقد نجح البطالمة في جعل عاصمتهم الإسكندرية أهم مدينة تجارية في عالم ما بعد الإسكندر الأكبر بأسره فكان التجار يفدون إلى هذا الميناء المزدهر في جماعات كبيرة حيث يعقدون الصفقات مع التجار الأجانب^(١٤٥).

ولاشك في أن تأسيس مدينة الإسكندرية قد أحدث ثورة في مسار التجارة البحرية، فقد أصبحت هذه المدينة الجديدة، المقر الرئيسي لتجارة الهند في عصر "فيلادلفوس" وصارت في ذلك الوقت من أغني دول العالم، فكانت هي التي تمون كل موانئ البحر المتوسط، إذ كانت اليونان وروما، وآسيا وأفريقيا يأتون إلى أسواق الإسكندرية للحصول علي تموينهم^(١٤٦) وكانت الحبوب أهم سلعة صدرتها مصر إلى هذه الأسواق، ولكنها لم تكن السلعة الوحيدة، فقد صدرت مصر سلعاً أخرى بعضها

محلياً وبعضها الآخر يأتيها من الجنوب والشرق لتعيد هذه تصديره^(١٤٧). كذلك كانت مصر تستورد من هذه السوق سلعاً شتى، كالنبيذ وزيت الزيتون والصوف والعسل والسلك والمجفف والفاكهة والجبن والمرمر والحديد والقطران^(١٤٨).

وفي شرق البحر المتوسط، كانت رودس (Rhodes) تحتفظ مع الإسكندرية منذ تأسيسها زمن الاسكندر، بروابط قوية من الصداقة والمصالح التجارية المتبادلة، وذلك حين اتخذ "كليومينيس" (Kleomenes) له مكاتب ومخازن في رودس، كان لها دور فعال في إدارة شبكته التجارية. واستمرت هذه العلاقات قوية طيلة القرن الثالث ق.م^(١٤٩).

وكذلك كانت هناك علاقات تجارية بين مصر و ديلوس (Delos) وذلك منذ القرن الثاني ق.م حين ظهرت روما فجأة علي أنها القوة المسيطرة في حوض البحر المتوسط، وانتهجت سياسة التوسع والسيطرة في الشرق وتطبيقاً لهذه السياسة الجديدة، لم تعد روما تتحمل استمرار وجود رودس مزدهرة ومستقلة، وفي نفس الوقت لم ترغب في اللجوء إلى استخدام القوة ضد جزيرة قوية نائية ولكنها حققت هدفها عن طريق الضغط علي الدول الأخرى لتوقف تعاملاتها التجارية مع رودس وتنقلها إلى ديلوس، وكانت الإسكندرية من المراكز التجارية الهامة التي تعرضت للضغط من جانب روما، واستجابت له، فنقلت متاجرها ومخازنها من رودس إلى ديلوس^(١٥٠) ولدينا من الأدلة ما يشير إلى العلاقات التجارية بين الإسكندرية و ديلوس ومنها تمثالان أقامهما بطليموس الثامن "يورجيتيس الثاني" تكريماً لاثنتين من كبار الموظفين في هيئة وصفت بأنها جمعية الكبار (Koinon Presbuteron)، وأيضاً إيصالاً بالمال دفعته هذه الجمعية نجهل الهدف من دفع هذا المال، إلا إننا لا نستبعد أن هذه الجمعية كانت لملاك السفن أو للتجار السكندريين^(١٥١).

ثانياً: ناحية الغرب والشمال الغربي:

كانت مصر البطلمية، هي الدولة الهيلينستية الوحيدة التي أنشأت علاقات رسمية مع روما الناهضة، والتي ظهرت كقوة مؤثرة في حوض البحر المتوسط، وعقدت معها معاهدة عام ٢٧٣ ق.م علي اثر سفارات وبعثات من الجانبين. ويبدو أن أحد أهداف هذه السفارات كان يرمي إلى تنمية العلاقات التجارية بين البلدين^(١٥٢).

كذلك أنشأ فيلادلفوس علاقات ودية مع سراقوسة أدت إلى قيام علاقات اقتصادية بينهما^(١٥٣).

فضلاً علي العلاقات الوطيدة بني مصر و قرطاجنة قبل الحرب البونية الأولى وبعدها علي السواء^(١٥٤).

ثالثاً: ناحية الجنوب والشرق:

لقد بذل البطالمة جهوداً كبيرة لتنمية التجارة مع الشرق وكان البحر الأحمر قد طهر من القرصنة وأنشئت المعامل التجارية علي ساحلية، ونقل البطالمة الروائح العطرية والتوابل من بلاد العرب إلى الإسكندرية^(١٥٥).

وكانت تجارة الشرق تسلك ثلاث طرق رئيسية في سبيلها إلى البحر المتوسط.

١- طريق الشمال:

وكان يتجه من أواسط آسيا إلى بحر قزوين والبحر الأسود والبسفور والدرديل.

٢- طريق الوسط:

وكان أهمها جميعاً خلال القرن الثالث ق.م، ويمتد من الهند إلى سبوكيا ومنها إلى دمشق وصور أو إلى إنطاكية^(١٥٦).

٣- طريق الجنوب:

وكان يأتي من الهند عن طريق البحر إلى الموانئ التي تقع في جنوب أو جنوب شرق بلاد العرب، حيث كانت السفن الهندية تفرغ حمولتها هناك، وذلك لأن هذا الطريق كان يقع تحت سيطرة العرب، ولم يكن العرب يسمحون للأسطول الهندي بدخول باب المندب^(١٥٧).

وكانت هذه التجارة تأخذ طريقها إلى الشمال عن طريقين:

الطريق الأول: هو الطريق البحري بمحاذاة الشاطئ الأفريقي أو بمحاذاة شاطئ بلاد العرب، حتى أقصى الشمال في البحر الأحمر^(١٥٨).

والطريق الثاني: وهو الطريق البري القديم، والذي كان يعرف "بطريق البخور" وكان يمر بسبأ ومعين ويثرب (المدينة حالياً) والعلا = (Dedam) وأيلة (العقبة) ثم إلى البتراء^(١٥٩).

ثانياً : في عصر الرومان:

لقد نشأت تجارة ضخمة في العصر الروماني استجابة لحاجيات التجارة العالمية آنذاك، وهي تجارة لم يعرف لها مثل من قبل، وما من شك في أن الإمبراطورية الرومانية التي وحدت العالم القديم ويسرت الانتقال من إقليم إلى إقليم كانت من أكبر أسباب ازدهار التجارة العالمية^(١٦٠) هذا إلى جانب استفادة التجار من سياسة الاقتصاد الحر وتشجيع الاستثمار الفردي التي سار عليها الرومان لذلك فقد ازدهرت في الإمبراطورية الرومانية واستفادت مصر من غوها وساعد على ذلك موقع مصر المتوسط في دائرة الإمبراطورية الرومانية إلى جانب وجود عدد كبير من الموانئ الصالحة للملاحة على كل من البحرين المتوسط والأحمر^(١٦١) فضلاً عن أن موقع البحر المتوسط نفسه في قلب العالم المتحضر، أدى إلى اتساع وتنوع التجارة عبر البحار بالنسبة للعالم اليوناني - الروماني، وكانت السفن تبحر عبر البحر المتوسط

من ميناء إلى آخر محملة بكل شيء، من الجواهر إلى السجاد ومن القماش الحريري إلى كميات ضخمة من المرفوف^(١٦٢) لذا فقد أصبحت الإسكندرية أكبر مركز تجاري في العالم بأسره^(١٦٣) وقد استفادت مصر من التجارة وخصوصاً من التجارة الشرقية^(١٦٤).

ويصور لنا الجغرافي "سترابون" مدي ازدهار التجارة الشرقية بقوله كما أشرنا في فوضع سابق "إن السفن التي كانت تسير في البحر الأحمر والتي لم تعد الخليج الفارسي لم تكن تريد علي عشرين سفينة أما الآن فإن الأساطيل الكبيرة تسير إلى الهند وإلى أقصى حدود أثيوبيا، وتعود منها محملة إلى مصر بأعلى البضائع ثم توزع منها إلى سائر البلاد"^(١٦٥). ولا أدل علي ازدهار حجم تجارة الهند الشرقية من قول سترابون أيضاً "بأن تجار الإسكندرية كانت لديهم مائة وعشرون سفينة تعمل في تجارة الهند الشرقية"^(١٦٦) ويدل قول سترابون هذا علي أن عدد السفن قد زاد ستة أضعاف عن ذي قبل ولم تقتصر الزيادة علي عدد السفن فحسب بل أن حجم السفن نفسها زاد كثيراً وأصبحت السفن المستخدمة في البحار الشرقية ذات أحجام أكبر وقادرة أعلي^(١٦٧).

ومن الأسباب التي أدت إلى زيادة حجم التجارة الشرقية بل والجنوبية أيضاً. أولاً: اكتشاف الرياح الموسمية في المحيط الهندي حوالي القرن الأول ق.م - كما ذكرنا سابقاً - فلقد أعان هذا الاكتشاف بحارة الإسكندرية أن يتخذوا طريقاً مباشراً عبر المحيط بين مخرج البحر الأحمر الجنوبي ومصب نهر السند و ملبار (Malabar) بدلاً من السير بسفنتهم بمحاذء الساحل^(١٦٨) وبشكل عام فقد أدى هذا الاكتشاف إلى سرعة السفر بحيث أصبح ممكناً إتمام الرحلة بين مصر والهند ذهاباً وإياباً في العام نفسه، وهو ما لم يكن ممكناً من قبل^(١٦٩).

ثانياً: اهتمام بعض الأباطرة الرومان بهذه التجارة، بل لقد كان لأغسطس ما يمكن أن نسميه سياسة البحر الأحمر. وتتلخص في تأمين الموانئ المصرية الواقعة عليه، ولذلك وضع ميناء بيرينيكى (Berenice) (الحراس) تحت إمرة قائد يحمل لقب قائد بيرينيكى (Praefectus Berenices) أو قائد جبل بيرينيكى (Praefectus Montis) وكان يتولى إدارة المنطقة والإشراف على مناجمها ومخارجها بمساعدة مشرف (Procurator) إلى جانب قيادة الحاميات التي وضعت لحراسة هذه المناجم وتأمين الطرق الصحراوية بين النيل والبحر الأحمر وما فيها من آبار وصهاريج^(١٧٠) فضلاً عن الحملة التي أرسلها إلى اليمن سابقة الذكر بقيادة أيلوس جالوس.

وكانت السفن التجارية تسير عادة في حراسة سفن مسلحة تسليحاً جيداً لدفع خطر القراصنة عنها^(١٧١) ومنها الأسطول الذي وضعه تراجان (Trajan) (٩٨-١١٧)^(١٧٢) وكان هناك ثلاث موانئ رئيسية تبدأ منها السفن رحلاتها البحرية ومنها:-

١- ميناء "أرسينوي" على رأس خليج السويس.

٢- ميناء "ميوس هورموس" في منتصف الطريق.

٣- ميناء بيرينيكى في أقصى الجنوب.

وكان كل من أرسينوي و بيرينيكى بهما رياح شديدة، ومياههما ضحلة مما كان يسبب قلقاً شديداً للسفن. لذلك فقد أصبحت ميوس هورموس تدريجياً الميناء الرئيسى^(١٧٣).

ويمكننا القول أن التجارة الشرقية ازدهرت ازدهاراً كبيراً خلال القرن الأول الميلادى، ودليلاً على ذلك شكوى بليني (Pliny) من أن هذه التجارة (الشرقية) استغرقت أموال الإمبراطورية الرومانية^(١٧٤).

واصلت التجارة الشرقية نموها وازدهارها في القرن الثاني الميلادي، وساعد علي ذلك شق الطريق البري الهام الذي ربط بين أيلة علي رأس خليج العقبة وبين دمشق ماراً بالبتراء وبصري^(١٧٥) فضلاً عن اهتمام الإمبراطور "تراجان" بتنظيف وإنعاش القناة التي تربط بين النيل والبحر الأحمر والتي سميت فيما بعد باسم "نهر تراجان" (Trajan's River)، ولقد حملت هذه القناة الكم الأكبر من الحركة التجارية إلى إسكندرية^(١٧٦) وكانت تمر من أقصى شرق فرع النيل عبر البحيرات المرة إلى أرسينوي علي البحر الأحمر^(١٧٧) وكانت قادرة علي أن تستوعب أضخم السفن التجارية^(١٧٨) وكذلك شق "تراجان" خليجاً بدأ من مدينة منف (البدرشين حالياً) ماراً بمدينة "بواباسطيس" (Bubastis) وفاقوز (فاقوس) كانت السفن تسير فيه حتي بحيرة المترلة ومنها إلى بلوزيوم (بورسعيد) ومنها إلى البحر المتوسط^(١٧٩) فضلاً عن الطريق الشرقي الذي كان يخرج من منف إلى القلزم ومنها إلى البحر الأحمر^(١٨٠).

ويبدو أن التجار الرومان كانوا أهم التجار الذين شاركوا في التجارة الشرقية. فقد كان هناك شركات نقل تقوم بنقل السلع من قفط إلى موانئ البحر الأحمر ومن هذه الموانئ تسلم إلى شركات التصدير، والتي كان يمتلك أغلبها مواطنون رومان، ولم يكن أغلب هؤلاء التجار يقيمون في موانئ البحر الأحمر وإنما كانوا يعهدون بإدارة أعمالهم إلى وكلاء تجاريين^(١٨١) وكانت البضائع المشحونة إلى موانئ البحر الأحمر تتضمن، القمح، والشعير، والأدوية، والنيذ، واليانسون، والخشب، والجلود، والقنب، وغيرها من السلع^(١٨٢) ويبدو أن التجار الرومان كانوا يجنون ثروات طائلة من وراء اشتغالهم بهذه التجارة، ويؤكد ذلك قول بليبي:

"بأن السلع الشرقية كانت لا تصل إلى روما إلا بعد أن يتضاعف ثمنها مائة مرة، وأن الهند كانت تأخذ كل عام ما لا يقل عن ٥٠ مليون سيستركيس (Sesterces) في مقابل بضائع تباع لنا بأثمان تبلغ مائة ضعف ثمنها الأصلي"^(١٨٣).

الأنونا (Annona)

لقد كانت مصر أغني ولايات الإمبراطورية الرومانية وأهمها استراتيجياً وتجارياً، فقد كانت هي وولاية إفريقية تمد الإمبراطورية بحوالي خمسة ملايين مكيال روماني من القمح وهو ما يعادل ثلث الكمية التي يستهلكها الشعب الروماني سنوياً^(١٨٤) ولقد اهتم الأباطرة الرومان اهتماماً شديداً بعملية نقل الأنونا وخاصة الأنونا العسكرية (Cura Annona). وكانت الأنونا ترسل من مصر صيفاً وشتاءً، ولما كان الإبحار شتاءً فيه مخاطر كبيرة، فقد أجزل الأباطرة الرومان العطاء لقباطنة السفن، وذلك لحثهم وتشجيعهم علي الإبحار شتاءً، وبالطبع لم يكن الإبحار شتاءً مستحيلاً بشكل مطلق ولكن التاجر العادي كان يخشى التجازفة بإلقاء نفسه في أحضان المياه العاصفة^(١٨٥) وكان أمل روما في الاعتماد علي القمح المصري كبيراً، فقد ذكر أوريليوس فيكتور (Aurelius Victor) المؤرخ الذي كان يشغل وظيفة حاكم بانونيا (Banonia) عام ٣٦٠م والذي كتب تاريخ الإمبراطورية من أغسطس حتى قسطنطين الثاني (Costantinus II) (٣٥٣ - ٣٦٠) "إن روما كانت تحصل من مصر في بداية عصر أغسطس علي ما يعادل مليون إردب قمح بالمعيار المصري سنوياً" بل إن اعتماد الرومان علي القمح بدأ منذ أيام البطلمة، وقد أدى تدفق القمح المصري الجيد والرخيص إلى كساد زراعة القمح في إيطاليا حيث لجأ الفلاحون الإيطاليون إلى استبدال مزارع القمح بمزارع الكروم^(١٨٦) ولهذا كتب المؤرخ "تاكيتوس" (Tacitus) بأسلوب ساخر عن انتهاء عصر اعتماد روما علي ما تتجه من القمح وبداية الاعتماد وعلي القمح المصري وقال بالحرف الواحد "إن

روما لم يصبها الجذب، لكننا نفضل استغلال أفريقيا ومصر، لقد أصبحت حياة الشعب الروماني رهناً بالسفن" (١٨٧).

أنواع السفن:

في عصر البطالة تنوعت طرز السفن في أسطول البطالة الحربي والتجاري، ولا شك أن هذه الطرز كانت معروفة في العالم الهيلينستي كله، وكانت لها أشباه ونظائر في أساطيل معاصريهم ملوك الدولة الهيلينستية الأخرى (١٨٨).

أولاً: سفن القتال:

كانت سفن القتال مختلفة الأنواع والأحجام أهمها:

١- "باريديس" (Barides) ويبدو أن هذا الطراز قد استخدم منذ القرن الخامس ق.م.

٢- "الموبارونيس" (Myoparones) وهذا النوع من السفن استخدمه كل الملوك في العصر الهيلينستي في البحر المتوسط خلال القرن الأول ق.م، وشاع استخدامه أيضاً بين القراصنة، وهو أكثر اتساعاً من سفن القتال الأخرى.

٣- "بريستيس" (Pristes) وشاع هذا النوع عند الإغريق في القرن الأول ق.م ونقله عنهم الملوك الهيلنستيون والاسم يعني "سمكة القرش ذات السيف" (١٨٩).

٤- "لمبوس" (Lembos) وهو نوع صغير من سفن القتال وهو أشبه بالمراكب المقاتلة، وعرف أول ما عرف في "الليريا" ببلاد الإغريق في القرن الثالث ق.م وكان يستخدم أساساً للهجمات السريعة الخاطفة، كما استخدم في أعمال القرصنة.

٥- "لينينكولوس" (Leninkulos) وهو نوع آخر من سفن القتال الصغيرة، شاع استعماله أواخر العصر البطلمي، قد أطلق هذا الاسم من باب التعميم علي كل سفن الحرب الصغيرة.

٦- "كامارا" (Camara) وهو نوع خفيف من سفن القتال شاع استعماله في البحر الأسود بصفة خاصة خلال القرن الأول ق.م.

٧- "أكاتوس" (Akatos) وقد عرفت هذا النوع جميع الأساطيل القديمة في العصر الهيلينستي ثم في العصر الروماني، ويبدو أن كلمة "أكاتوس" كانت تطلق علي القوارب ذات الحجم الصغير بصفة عامة.

٨- "كيلوكيس" (Keloces) وهي من ذلك النوع من السفن الصغيرة السريعة، وكانت تسمي لحقتها وسرعتها الفائقة "خيل السباق" وكانت مهمتها الرئيسية هي نقل التقارير و الأوامر علي وجه السرعة إلى حيث ينبغي لها أن تنقل، كما كانت تستخدم لنقل ضباط الرتب المختلفة من مكان إلى مكان. فضلاً عن استخدام هذا النوع في العصور القديمة فقد ظلت مستعملة في العصر الهيلينستي والرومان^(١٩٠).

ثانياً: السفن التجارية:

ولقد كان هناك العديد من السفن التجارية المختلفة الأشكال والأحجام ومنها:-

١- "الكركوروس" (κερκوريوس) وكانت تستخدم في القتال وفي الأساطيل التجارية معاً، وقد شاع استعماله في البحر المتوسط ابتداءً من أوائل القرن الخامس ق.م إلى منتصف القرن الأول ق.م. غير أن سفن القتال من هذا النوع كانت اصغر حجماً من السفن التجارية^(١٩١).

ولكن يبدو أن هذا النوع من السفن كان استخدامه للأغراض التجارية أكثر منه في الأغراض القتالية، بل يبدو أنها استخدمت بشكل رئيسي علي نطاق واسع في النقل النهري أكثر منه في النقل البحري؛ وذلك لأن العديد من البرديات ذكرت هذا النوع من السفن علي أنه كان يستخدم في النقل النهري، منها بردية "مؤن" (Moen) التي تعود إلى العام ١٦٠ ق.م والتي جاء فيها أن شخصاً يدعي هيراكلييتوس (Hρακλειτος) كان يملك مركباً من هذا النوع^(١٩٢).

هناك العديد من المراكب المختلفة كانت تبحر عبر نهر النيل وأن مراكب "الكروروس" كانت أكبرهم، وأنها استخدمت لنقل الغلال إلى الإسكندرية^(١٩٣).

٢- "كوربيتا" (Corbita) ويتميز هذا النوع من السفن بأكبر حجمه وكانت تجوب البحر المتوسط خلال القرنين الثاني والأول ق.م.^(١٩٤) وكانت ذات شراع واحد، وتسير ببطء شديد حتى أن "بلاوتوس" (Plautus) يصف زوجين من السلاحف بأنهما يسيران أبطأ من سفن "الكوربيتا" "tardiores quam corbitae sunt in tranquillo mari"^(١٩٥)

٣- "كوبايا" (Kybaea) هذا النوع من السفن شاع استعماله خلال القرن الأول ق.م.^(١٩٦).

٤- "جاولوس" (Gaulos) وهذا النوع استخدمه الفينيقيون في رحلاتهم التجارية ابتداءً من القرن السادس إلى أواخر القرن الثالث ق.م.^(١٩٧) ولا يستبعد أن يكون الطامة قد قلدهم في هذا الميدان^(١٩٨).

٥- "ثالاميجوس" (Thalamegos) هو نوع بناء البطالمة من الاستعراض والأبهة والعظمة و يظهروا ثرائهم العريض، ولقد استخدموها في رحلاتهم علي صفحة النيل وهم يتنقلون بين الأقاليم، ومن هذا النوع سفينة "كليوباترا" الخاصة والموشاه بالذهب الخالص، سفينة فيلادلفوس^(١٩٩)، وقد حدثنا "سترابون" عن هذا النوع من السفن قائلاً "بأنها مراكب ذات غرف يحجر عليها الحكام صاعدين إلى مصر العليا"^(٢٠٠).

ولقد كان هناك أنواع من السفن، وخاصة الحربية منها يرمز إليها باليونانية بكلمات حركية لرقم متبوع بالنهاية (ηρης) ^(٢٠١) فمثلاً كان هناك أنواع من السفن تحمل الرقم (٥) أو (٦) أو (٧) و أول ذكر للسفن التي تحمل الرقم (٧) كان في أسطول "ديميتريوس" الذي كان يتولي قيادته هو ووالده "أنتيجونوس" في معركة "سلاميس" عام ٣٠٦ ق.م والتي انتصر فيها علي "بطلميوس الأول" ^(٢٠٢) فقد ذكر "ديودوروس" أن أسطول "ديميتريوس" كان به عشرة سفن ذات الستة مجاديف، وسبعة بسبعة مجاديف.

επτηρεις επτα φοινικων ..εξηρεις δικα " ^(٢٠٣).

بينما سفن أسطول خصمه بطلميوس الأول لم يكن به أنواع من السفن أكبر من ذات الخمسة مجاديف ^(٢٠٤) وذلك طبقاً لما ورد عند "ديودوروس" أيضاً "بأن سفن بطلميوس الأول كان أكبرها حجماً ذات الخمسة وأصغرها من ذات الأربعة" ^(٢٠٥).

"ην η μεγιστη πεντηρης, η δ ελαχιστη τετρηρης"

ومن خلال قول "ديودوروس" هذا يتضح لنا شئ هام وهو أن رقم السفينة كان يدل علي حجمها وإمكاناتها فمثلاً السفينة التي تحمل الرقم "٤" ذات حجم أصغر وإمكانات أقل بينما السفينة التي تحمل الرقم "٥" تفوقها في الحجم والإمكانات وكلما زاد الرقم كان هذا يعني زيادة في الحجم والإمكانات،

والسرعة، حيث قوة وحرية حركة بقدر عدد المجاديف عليها، وكثرة البحارة العاملين فيها.

ويؤكد "كاسون" ذلك بقوله أن الانتقال من استخدام السفن التي تحمل الرقم "٤" للسفن التي تحمل الرقم "٦" ربما استغرق نصف قرن وربما أكثر من ربع قرن للانتقال من استخدام السفن "٦" للسفن "٧" (٢٠٦) وكذلك قول "ديودوروس" بأن أكبر أنواع السفن في أسطول "ديميتريوس" كان السفن التي تحمل الرقم "٧" (٢٠٧).

"τοῦτων δ' ἦσαν αἱ μέγιστα μιν ἐπτηρεῖς"

ويذكر "ديودوروس" أنه كان لديه في مخازنه ٣١٥ سفينة من بينها ثلاث سفن تحمل الرقم "٩" وعشرة سفن تحمل الرقم "١٠" فضلاً عن السفن التي تحمل الرقم "٤" وعددها (٩٠) وكذلك التي تحمل الرقم "٥" وعددها عشرة بالإضافة إلى ثلاثة سفن من أنواع مختلفة.

"τετρηρεῖς μιν ἐννενηκοντα, πεντηρεῖς δε δεκα, ἐννηρεῖς δε τρεις, δεκηρεῖς δε δεκα, ἀφρακτοὶ δε τρια" (208)

ولكن أين كانت تلك السفن التي تحمل الرقم "٩" وكذلك التي تحمل الرقم ١٠ وهي كما قلنا تحمل أرقام تدل على أنها أكثر تطوراً وأكبر حجماً من السفن التي تحمل أرقاماً أقل في معركة "سلاميس" والتي كانت أكبر سفن ديميتريوس بما تحمل الرقم "٧" (٢٠٩)؟

يري "تارن" أن ديميتريوس لأسباب ما لم يأخذ تلك السفن إلى ساحة المعركة، من الممكن؛ لأن بطلميوس الأول لم يكن لديه سفن يزيد حجمها عن السفن التي تحمل الرقم "٥" أو أن ديميتريوس شعر بأن السفن التي تحمل الرقم "٦" والرقم "٧" التي لديه قد تفي بالغرض، كما أنه فضل أن يكتف من قوته على تلك السفن بدلاً

من أن يوزعها علي وحدات من السفن العسكرية الضخمة مما يضعف من قوته البشرية^(٢١٠).

ووصل حجم هذا النوع من السفن في عهد بطليموس الثاني إلى نوع يحمل الرقم "٢٠" والرقم "٣٠" ويدل ذلك النقش يرجع إلى عهد ذلك الملك جاء فيه:-
"الملك بطليموس من أجل بيرجوتيليس" (Pyrgoteles) بن "زيوس" "Zeos" باني الـ "الثلاثين" و"العشرين"^(٢١١) كما وصلت في عهد بطليموس الرابع إلى النوع الذي يحمل الرقم "٤٠"^(٢١٢). كما كان هناك أنواع من السفن تحمل أسماء السلع والمواد الأخرى التي تقوم بنقلها مثل:

- ١- ناقلات الغلال (Grain-Carries) (ολκαδες σιταγωγοι)
 - ٢- ناقلات النبيذ (Wine-Carries) (ολκαδες σιναγωγους).
 - ٣- ناقلات الأحجار (Stone-Carries) (λιθηγοι) . أي حواملات البهائم (الثيران)، "عشرين"^(٢١٣).
- وهناك أيضاً سفن تحمل اسم السلعة التي تنقلها وكذلك تحمل رقماً مثل:-
Βουφορτων εικοσορων^(٢١٣)

٢- عصر الرومان:

لقد اشتمل أسطول الإمبراطورية الرومانية علي العديد من السفن ذات الأنواع والأحجام المختلفة ومن تلك الأنواع:-

- ١- السفينة التي وصفها "لوشيان"^(٢١٤) (Lucian) بأن طولها بلغ (١٢٠) مائة وعشرون ذراعاً، وعرضها أكثر من ثلاثين ذراعاً ويبلغ ارتفاعها حوالي تسعة وعشرون ذراعاً^(٢١٤). وكان هذا النوع من السفن يستخدم في نقل الغلال من الإسكندرية إلى روما^(٢١٥) وهذا النوع من السفن كان يتسع لحمولة ١٢٠٠ - ١٣٠٠ طن^(٢١٦).

٢- السفينة التي وصفها بليني. والتي استخدمت في نقل مسلة الفاتيكان وقاعدتها إلى روما^(٢١٧) وذلك وفقاً لما جاء عنه:-

"وخصوصاً خشب التنوب" الرائع الذي شوهد في السفينة التي أحضرت من مصر، بناءً علي أوامر الإمبراطور جايوس (Gaius) المسلة القائمة في مدرج الفاتيكان الروماني (ميدان الفاتيكان) وأربعة أعمدة من نفس الحجر لتستخدم كقاعدة لها.^(٢١٨)

ويبدو أن هذه السفينة قد شيدت خصيصاً لنقل المسلة التي يبلغ وزنها ٣٢٢ طن وقاعدتها ١٧٤ طن^(٢١٩).

ويصف "بليني" هذه السفينة بقوله:-

"من المؤكد أنه ليس هناك شيء أكثر روعة من هذه السفينة قد شوهد في البحر من قبل"^(٢٢٠).

٣- السفينة التجارية العملاقة "سيراكوزيا" أو (Syracusia). التي بناها "هيرو الثاني" (Hiero II) لتستخدم كحاملة (ناقلة) حبوب^(٢٢١).

ولقد أعطانا "أثيناوس" (Athenaeus) تقريراً مفصلاً عنها. وذكر لنا قائمة حمولتها التي حملتها في رحلتها الأولى وهي كالتالي^(٢٢٢):-

٦٠.٠٠٠	مكيال من الحبوب.....	٢٤٠٠ طن ^(٢٢٣) .
١٠.٠٠٠	جرة من السمك المملح.....	٢٥٠ طن.
٢٠.٠٠٠	تالنت من الصوف.....	٥٠٠ طن.
٢٠.٠٠٠	تالنت من الحمولات المختلفة.....	٥٠٠ طن.

أي أن حمولة هذه السفينة بلغت ثلاثة آلاف وستمئة وخمسون (٣٦٥٠) طن. ولكن "كاسون" يري أن (٣٦٥٠) طن، هو وزن مبالغ فيه. حيث أن سفنا بهذا

الحجم لم تكن قد صممت حتى نهاية القرن التاسع عشر، في وقت ازدهار صناعة السفن، ولكنها صممت بعد ذلك فقط. وأنه من غير المقنع أن يتشابه تصميم أول وأقدم سفينة بناها القدماء مع آخر إنتاج سفن الإبحار للألفية الثالثة^(٢٢٤).

طاقم الأسطول.

(١) في العصر الهيلينستي.

كان طاقم السفينة يتكون من:-

١- التريرارخوس (τριηραρχος) وهو قائد السفينة.

٢- إيبيلوس (Επιπλεος) وهو نائب قائد السفينة.

أي أنه الضابط الذي يعين كقائد للسفينة عندما يكون "التريرارخوس" لا يقود السفينة بنفسه^(٢٢٥) وفي إحدى البرديات^(٢٢٦) نرى أن شخصاً يدعي أنتيباتروس (Αντιπατρος) كان يعمل كـ "إيبيلوس" علي سطح السفينة.

"أنتيباتروس الذي يعمل كإيبيلوس علي ظهر السفينة"

وفي موضع آخر من البردية وصف نفس الشخص بأنه "تريرارخوس"

"أنتيباتروس الذي ينوب عنك كتريرارخوس لسفينة الـ (٩)^(٢٢٧).

ويعمل "كاسون" ذكر أنتيباتروس مرة كإيبيلوس وأخري كتريرارخوس بأنه ربما كان "إيبيلوس" نائب التريرارخوس في الأسطول الرئيسي وكان "تريرارخوس" لأسطول صغير يتكون من وحدات صغيرة^(٢٢٨).

٣- الجرامتيوس (γραμματευσ) وهو كاتب أو سكرتير وربما كان

سكرتير التريرارخوس وخازنه وهو ضابط مهم وعلي صلة وثيقة بالتريرارخوس و الأيبيلوس^(٢٢٩).

٤- الكيرنيس (κυβερνητης) وهو الضابط المنفذ - ضابط الإبحار وموقعه في مؤخرة السفينة (٢٣٠).

٥- البروراتيوس (προρατευς) وهو المراقب الأمامي (٢٣١).

٦- الكليوستاس (κελευστας) وهو رئيس طاقم التجديف ولا بد أن يكون قريباً من الكيرنيس لكي يتلقى منه الأوامر وينقلها إلى المجدفين (٢٣٢).

٧- البيتيكونتارخوس (πεντηκονταρχος) و يعني قائد الخمسين وهو مساعد رئيس طاقم التجديف (٢٣٣).

(ب) في العصر الروماني

١- التريارخوس قائد السفينة.

٢- الجوبرناتور (Gubernator) وهو المقابل اللاتيني للكيرنيس.

٣- البروريتا (Proreta) هو الضابط الأمامي. ويأتي بعد الجبرنيتور في الرتبة.

٤- الكليوستا أو البواساريوس (Pausarius) (Celeusta) وهو المقابل اللاتيني للكليوستاس وهو رئيس طاقم التجديف. و البواساريوس ربما كان اسماً آخر للوظيفة نفسها، أو ربما أدنى رتبة من الكليوستا وربما يقابل رتبة قائد الخمسين "ألبيتيكونتارخوس" وهي الرتبة التي لم تستخدم في العصر الروماني (٢٣٤).

ثانياً: الموانئ البحرية

أولاً: الموانئ الواقعة علي البحر المتوسط

لقد لعبت الموانئ دوراً هاماً في عملية النقل البحري، فمنها كانت تخرج السفن مبحرة إلى وجهتها المقصودة، وفيها كانت ترسو عند عودتها من رحلاتها البحرية، وفيها أيضاً كان يتم شحن وتفريغ السفن. وإليها كانت تلجأ السفن المبحرة

لمسافات طويلة وهي في طريقها إلى وجهتها، وذلك لتأخذ قسطاً من الراحة بعد رحلة سفر طويلة عبر البحار، وأيضاً لتبتاع ما ينقصها لاستكمال رحلتها الطويلة والشاقة؛ لذلك فقد اهتم البطالمة ببناء وتشيد العديد منها سواء علي البحر المتوسط أو علي البحر الأحمر، كما أن الرومان من بعدهم أولو تلك الموانئ عناية شديدة.

في العصر الهيلينستي تم تشيد العديد من الموانئ، وذلك لكي تتناسب مع طموحات حكام ذلك العصر، وتعني بمتطلبات التجارة المتنامية^(٢٣٥).

١- ميناء الإسكندرية

كان الهدف الأساسي من تأسيس مدينة الإسكندرية هو أن تكون ميناءً جديداً لمصر علي ساحلها الشمالي، حيث أن مصر لم يكن لها ميناء دائم علي الساحل الشمالي^(٢٣٦).

والميناء الوحيد الدائم الذي كان معروفاً للملاحين اليونانيين هو ميناء جزيرة فاروس (Pharos)^(١) ولكن لكون هذا الميناء علي جزيرة في البحر، فلم يكن له اتصال مباشر بداخل مصر، وكان الملاحون مضطرين إلى الإبحار ثانية من فاروس إلى كانوب (Canopus) (أبوقير) ليتمكنوا من الدخول من مصب القرع الكانوبي (Canopic Branch) للنيل.^(٢٣٧) فضلاً عن تعرض هذا الميناء لاعتداءات القراصنة الذين كانوا يهاجمون السفن التي كانت ترسو هناك^(٢٣٨).

وبذلك نري أن إنشاء ميناء جديداً علي الساحل الشمالي لمصر كان مطلباً ضرورياً لا غني عنه. خاصة وان مصر كانت لها أهميتها في عالم البحر المتوسط^(٢٣٩)، وعلي هذا اتجهت الأنظار إلى موقع جزيرة فاروس والمنطقة الساحلية في مواجهتها حيث كانت تقوم مجموعة من القرى المصرية أشهرها قرية راقودة (Rhakotis)^(٢٤٠) ورأي الاسكندر الأكبر أنه بعد جسر من الجزيرة إلى الشاطئ يمكن توفير مرفأين في هذا المكان^(٢٤١) وذلك يؤكد عليه "سترابون" بقوله:

"إن اتصال جزيرة فاروس بالساحل تكون عنه مرفأ ذو مدخلين، وذلك لقرب جزيرة فاروس من الساحل" (٢٤٢).

هكذا تقرر بناء الجسر بين الجزيرة والساحل وعرف باسم "هييتاستاديوم" (επτασταδιον) (٢) وقد روعي عمل فتحتين بالقرب من طريق الجسر، تسمحان بمرور القوارب من جانب إلى آخر .

وهكذا نشأ ميناءان في وقت واحد، سمي أحدهم "الميناء الكبير" (μεγας λιμην) ويقع إلى الشرق، والآخر سمي "ميناء يونوستوس" (ευνوستου λιμην) ويقع إلى الغرب، وكان يمكن الانتقال بين المينائين عن طريق الفتحتين (٢٤٣).

وسوف نتحدث عن كل من المينائين، بشيء من التفصيل.

(١) الميناء الكبير.

يصف لنا "سترابون" هذا الميناء بقوله "أن مدخل هذا الميناء يقع بجانب" برج فاروس (٣). (منارة الإسكندرية) وأن الجسر والطبيعة يغلقانه بشكل جيد، وأنه عميق لدرجة أن أكبر السفن ترسو عند البرزخ. وأنه مقسم إلى موانئ عديدة" (٢٤٤).

وكان يقع علي الشاطئ الجنوبي للميناء الكبير، ميناء خاص يسمى "ميناء الملوك" وذلك لأنه مخصصاً لاستعمال الملوك فقط (٢٤٥).

وإذا كان "الهييتاستاديون" يؤلف الجانب الغربي للميناء الكبير فإن "رأس لوخيلاس" (٤) كان يؤلف جانبه الشرقي.

وكان يمتد من رأس لوخيلاس جنوب الشمال الغربي لسان يحمي هذا الميناء من التيارات والرياح الشمالية. وكان لا يفصل هذا اللسان عن الصخرة التي تقوم عليها المنارة شرقي جزيرة فاروس إلا مدخل ضيق للميناء (٢٤٦).

ويعطي لنا "سترابون" وصفاً دقيقاً للاماكن التي تقع حول الميناء قائلاً :-

"كان يقوم علي رأس لوخيلاس" قصر ملكي" (εχουσα βασιλειον) والي الداخل قليلاً كانت هناك بعض القصور الملكية الأخرى تتصل بالقصور الملكية التي علي رأس لوخيلاس ثم يلي هذه القصور الميناء المعروف "بميناء الملوك" تجاه جزيرة "أنثيرودوس" (Αντιρροδος) وتضم هذه الجزيرة قصرًا وميناءً صغيراً ويقع بعد هذا الميناء المسرح (θεατρον) ثم "البوسايديون" (Ποσειδιον) وهو أشبه بتتوء ممتد من المكان المسمي السوق أو "الإمبوريون" (Εμποριον) ويضم هذا السوق معبد "لبوسايديون" ولقد أضاف ماركوس أنطونيوس (Αντωνιος) إلى هذا التتوء جسراً ممتداً بعض الشيء في منتصف الميناء وابني علي رأسه جناحاً ملكياً سماه تيموتيون (Τιμωνειον) ثم يأتي بعد ذلك القايسارون (καيسαριον)^(٢٤٦) ثم السوق ومخازن البضائع (αποστασεις) وكذلك أحواض السفن (νεωρια) الممتدة حتى الهيتاستاديون^(٢٤٧).

وربما كانت الأرصفة وما يجاورها منطقة حرة (exhairesis) تفصلها أسوار عن المدينة، وأن البضائع كانت تنقل إلى هذه المنطقة دون فرض مكوس جمركية عليها، وأما البضائع التي تنقل من هناك إلى المدينة فإنه كانت تجبي عنها المكوس الجمركية المقررة. ولكن ليس هناك ثمة دليل علي ذلك. ولعل الأرجح أنه عند وصول البضائع من الخارج كانت تودع في المخازن ثم تنقل إلى "الإمبوريوم" حيث تفحص وتفرض عليها المكوس الجمركية^(٢٤٨).

(٢) ميناء يونوستوس.

يعتقد "بيفن" أن اسم هذا الميناء إما أنه مأخوذ من اسم الملك القبرصي زوج ابنة بطليموس الأول. وإما لأنه معني هذا الاسم باليونانية يعني "العود الحميد"^(٢٤٩).

ولقد قدم لنا "سترابون" وصفاً لهذا الميناء قائلاً:-

" أن جسر الهيبتاستاديوم كان بمثابة كوبري ممتد من الساحل إلى جزيرة فاروس عند الجزء الغربي منها، وبه منفذان فقط إلى ميناء يونسوس^(٢٥٠) وفيما وراء هذا الميناء يوجد الميناء المحفور الذي يسمونه "كيوتوس" (κίβωτον) (أي الصندوق) ويحتوي أيضاً علي دور صناعة السفن (النوريا) (νεωρία)، وان هناك قناة صالحة للملاحة تربط هذا الميناء (كيوتوس) ببحيرة مريوط (مريوطيس) (Μαρεωτιδος) ^(٢٥١).

ويذكر "سترابون" " أن النيل كان يملأ هذه البحيرة عن طريق العديد من القنوات، وان البضائع التي تحمل إليها عن طريق هذه القنوات أكثر بكثير من التي ترداد إليها عن طريق البحر حتى أن الميناء الواقع علي هذه البحيرة كان أغني من الميناء البحري وحتى في الميناء البحري فإن الصادرات القادمة من الإسكندرية أكثر بكثير من الواردات إليها^(٢٥٢).

وان دل قول سترابون هذا فإنما يدل علي أن القناة التي كانت تمتد من ميناء الصندوق حتى بحيرة مريوط، كانت الطريق الرئيسي لنقل التجارة من داخل البلاد إلى الإسكندرية، وكان حجم هذه التجارة يعادل حجم التجارة الخارجية^(٢٥٣).

عن طريق هذه المجموعة المعقدة من الموانئ والقنوات أمكن تحقيق النقل والاتصال المائي. فإذا ما أدركنا أن مستوي سطح الماء في بحيرة مريوط كان منخفضاً عن مستوي سطح البحر، لعلمنا بمقدار الصعوبة والدقة البالغة اللازمة لتنفيذ هذا النظام كي يستمر عمله بكفاءة عالية^(٢٥٤) وذلك ما حد باسترابون بأن يصف هذا التنظيم الدقيق بقوله:

" أنه من أكبر مميزات هذه المدينة (يقصد الإسكندرية) أنها المدينة الوحيدة في مصر كلها ذات الموقع الصالح للتجارة البحرية، وذلك بسبب جودة الميناء، والتجارة

الداخلية بسبب أن النهر يحمل وينقل بسهولة كل البضائع إلى هذا الموقع ولذلك فهو أعظم سوق تجاري في العالم^(٢٥٥).

ثانياً: الموانئ الواقعة علي البحر الأحمر:

ذكرنا فيما سبق، كيف أن البطالمة والرومان علي حد سواء قد اهتموا اهتماماً شديداً بتجارة الشرق القادمة من البحر الأحمر. وكيف أنهم في سبيل نحو هذه التجارة وازدهارها بل وتشجيعها أيضاً، قاموا وخاصة البطالمة بتشييد العديد من الموانئ علي الشاطئ الغربي من البحر الأحمر. وذلك لخدمة تلك التجارة لما كانت تمثله لهم من أهمية كبرى، لدرجة أن الرومان كانت لهم سياسة خاصة بهذه التجارة سميت "بسياسة البحر الأحمر" وسوف نتناول هذه الموانئ بشيء من التفصيل.

١- ميناء أرسينوي^(٢٥٦)

وتقع أرسينوي في أقصى الشمال علي رأس خليج هروونوبوليس (Heroonpoils) (السويس حالياً) ويعزو العديد من المؤرخين تأسيس هذه المدينة إلى بطليموس الثاني فيلادلفوس^(٢٥٦) ويذكر "سترابون" أن هناك من يطلق علي أرسينوي اسم "كليوباتريس"^(٢٥٧) وعلي الرغم من ذلك فإنه في موضع آخر يعتبر "كليوباتريس" مدينة تقع علي مقربة من أرسينوي^(٢٥٨) ولقد اختلف المؤرخون حول مشكلة كليوباتريس فمنهم من يري أن مشكلة كليوباتريس يصعب حلها في ضوء ما لدينا من معلومات^(٢٥٩) ومنهم من يستخدم اسم كليوباتريس علي أنها مقابل لاسم أرسينوي. أي أن الاسمين يطلقان علي نفس المدينة^(٢٦٠) ومنهم من يري أن المدينة كانت تدعي أرسينوي أولاً ثم عرفت فيما بعد ذلك باسم كليوباتريس^(٢٦١).

وكان جزء من التجارة القادمة عبر البحر الأحمر يأتي إلى ميناء أرسينوي، ثم كان ينقل بعد ذلك إلى الإسكندرية^(٢٦٢) عن طريق القناة التي كانت تربط النيل بالبحر الأحمر والتي أعاد بطليموس الثاني حفرها^(٢٦٣) وكانت تلك القناة تبدأ من

بوباتيس (تل بسطة بالزقازيق) ثم تخترق وادي التلميلات مارة ببثوم (Pithom) و هروؤنوبوليس ثم تنحني صوب الجنوب، وتلتقي بالبحر الأحمر عند الميناء البطلمي أرسينوي^(٢٦٤) ولكن يبدو أن هذا الطريق لم يكن موفقاً. حيث أن هناك من الدلائل ما يشير إلى أن هذه القناة قد هجرت قبل نهاية عصر البطالمة^(٢٦٥) كما يؤكد ذلك أيضاً قول "تشارلز وورت" (Charlesworth) بأن ميناء أرسينوي كانت به رياح شديدة، فضلاً عن أن مياهه ضحلة^(٢٦٦) ويبدو أن الميناء نفسه ظل مستخدماً في العصر الروماني بدليل أن أيلوس جالوس أثناء حملته علي اليمن أعد أسطوله في هذا الميناء^(٢٦٧).

٢- ميناء فيلوتيراس (Philoteras)

أسس هذا الميناء في عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس علي يد قائده سائيراس، ويقع هذا الميناء علي خليج السويس^(٢٦٨) ولقد ذكر هذا الميناء عند بليني علي أنه ميناء أينوم (Aenum) وربما كان هو ميناء أينوم وأن القائد سائيراس أعاد تسميته من جديد وأطلق عليه اسم فيلوتيراس^(٢٦٩) ويري "موراي"، (Murray) أن ميناء فيلوتيراس هو ميناء صغير كان يسمى في السابق أينوم ولكن بطلميوس فيلادلفوس أعاد تسميته من جديد وأطلق عليه اسم فيلوتيراس^(٢٧٠) وموقع هذا الميناء هو "مرسي جاسوس" (Mersa Gasus)^(٢٧١). وكان ميناء فيلوتيراس هو أحد الموانئ التي يتم فيها تفريغ السلع القادمة عبر البحر الأحمر ثم تنقل بعد ذلك علي طريق الجمال عبر الصحراء الشرقية إلى قفط ثم تحمل من هناك عن طريق المراكب النهرية إلى الإسكندرية^(٢٧٢) وظل هذا الطريق مستخدماً في العصر الروماني^(٢٧٣).

٣- ميناء بيرينيكي (Berenice)

أسست بيرينيكي عند رأس خليج العقبة تجاه ميناء أيله (إيلاب لحدثة)، وأغلب الظن أن مؤسسها هو فيلادلفوس. وإلا فأما تنسب إلى بطلميوس الثالث.

وهناك من المؤرخين من يعتقد أن مؤسسها هو بطلميوس الثاني فيلادلفوس، نظراً للنشاط الواسع الذي أبداه هذا الملك في الاهتمام بالملاحة والتجارة في البحر الأحمر^(٢٧٤) وترجع "هريو" تاريخ تأسيسه إلى ما بين عامي ٢٨٥ - ٢٨٣ ق.م أي في عهد بطلميوس الثاني فيلادلفوس^(٢٧٥) ولقد وصف سترابون هذا الميناء بأنه مرسى صالح للملاحة لحسن موقعه^(٢٧٦) ولقد أنشأ فيلادلفوس طريقاً برياً يربط هذا الميناء علي البحر الأحمر بقطط علي النيل، وذلك لكي تنقل كل السلع الهندية و العربية وكذلك الأثيوبية القادمة عن طريق البحر الأحمر إلى ققط وهي مركز تجارة هذه السلع^(٢٧٧).

وظل هذا الطريق مستخدماً في العصر الروماني وذلك طبقاً لقول سترابون بأنه في وقته كانت هذا الطريق ينقل تجارة البحر الأحمر إلى ققط^(٢٧٨) ونعرف أن سترابون قد زار مصر في ما بين عامي ٢٥ - ٢٤ ق.م^(٢٧٩) أي في عهد الإمبراطور أغسطس. وكذلك لقول بليني بأن طريق ققط - بيرينيكي عبر الصحراء الشرقية كان طريقاً تجارياً هاماً بين الإمبراطور الروماني والهند^(٢٨٠) وقد عاش بليني ما بين ٢٥ - ٧٩ م^(٢٨١).

٤- ميناء ميوس هورموس^(٢)

وينسب إنشاء هذا الميناء إلى بطلميوس الثاني فيلادلفوس^(٢٨٢) ولقد أنشئ هذا الميناء علي البحر الأحمر لإيجاد طريق بينها وبين النيل وسبب ذلك أن المسافة بين هذا الميناء وبين النيل كانت أقصر^(٢٨٣) وكانت التجارة في عهد الإمبراطور أغسطس نشطة في هذا الميناء، ولا أدل علي ذلك من أن مائة وعشرون سفينة أقلعت من هذا الميناء متجهة إلى الهند، وذلك في عهد الوالي الروماني علي مصر "أيلوس جالوس"^(٢٨٤).

وهو نفسه الذي عاد من حملته علي اليمن عن طريق هذا الميناء وأجاز الصحراء الشرقية حتى وصل قفط علي النيل^(٢٨٥) ويبدو أن ميناء ميوس هورموس قد حل محل ميناء بيرنيكي، حيث أن الطريق التجارية من قفط إلى ميوس هورموس كان هو الطريق المتبع لدرجة أن كل التجارة كانت تمر به^(٢٨٦).

٥- ميناء ليوكوس ليمن (Leucos Limen)

ميناء ليوكوس ليمن هو أحد الموانئ الجنوبية علي شاطئ البحر الأحمر، التي كانت تفرغ فيها تجارة الشرق ثم تنقل ظهور الدواب إلى قفط حيث تشحن في السفن النهرية وتنقل إلى الإسكندرية^(٢٨٧) ولا يعرف من الذي أسس هذا الميناء من البطالة وإن كان يرجح أنه تقوم علي موقع هذا الميناء اليوم "مدينة القصير الحالية" (Kussier)^(٢٨٨).

ولقد أدت زيادة التجارة مع الشرق إلى تنمية موانئ البحر الأحمر وانتعاشها. وكانت السلع الكمالية هي السلع المتداولة آنذاك وكانت هذه السلع عندما تصل إلى موانئ البحر الأحمر، تفرغ وتخزن ثم تنقل براً عن طريق دواب النقل إلى سوق النيل إما في قفط أو كينوبوليس (قنا) ومن هناك تشحن عن طريق السفن إلى الوجهة الأخرى المقصودة من النيل أو إلى الإسكندرية^(٢٨٩).

وكانت الأعمال الأساسية والتجارة في البلاد تقوم بها الشخصيات ذوي المكانة العالية من التجار، بصورة أساسية، اليونانيون، واليهود من أصحاب الأملاك والمناصب الرفيعة، ومصريون متأغرقين أو إغريق متمصرين، والجماعات الدينية السائدة، ويبدو أنهم جميعاً قد عملوا في انسجام تام وأنهم قد نجحوا في تعاملاتهم وصفقاتهم التجارية وذلك من خلال القرن الأول ق.م^(٢٩٠) أيضاً كان هناك العديد من رجال الأعمال الرومان الذين عملوا في تجارة الشرق وكان لهم وكلائهم المنتشرون في مختلف موانئ البحر الأحمر^(٢٩١).

هوامش الفصل الرابع

- (١) محمد عواد حسين، البحرية المصرية في عهد البطالة "مقالة في كتاب تاريخ البحرية المصرية" القاهرة (١٩٧٣م)، ص ١٢٥، حاشية ١.
- (٢) نفسه، ص ١٢٥.
- (٣) نفسه.
- (٤) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالة، ص ٤٧.
- (٥) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ١١.
- (٦) نفسه.
- (٧) Tarn., WW., The Hellenistic Civilization, London, p. 239.
- (٨) Ibid.
- (٩) أبو اليسر فرح، النيل في المصادر الإغريقية، عين للدراسات والبحوث الإنسانية، القاهرة، (١٩٩٤م)، ص ٩٤.
- (١٠) Tarn, Loc. Cit.
- (١١) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ١١، ١٩.
- (١٢) Tarn, Loc. Cit.
- (١٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٥١.
- (١٤) أبو اليسر فرح، المرجع السابق، ص ٩٦.
- (١٥) Tarn, Op. Cit, p. 245.
- (١٦) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٥٢.
- (١٧) Diodorus, I, 30. 3.
- (١٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٣.
- (١٩) نفسه.
- (*) تقع بلاد البخور في جنوب البحر الأحمر، وكان المصريون القدماء يسمونها بلاد "بونت" (حالياً الصومال)، راجع/ مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية، وخطوط الملاحة العالمية في العصرين البطلمي والروماني، "تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور" إعداد د. / عبد العظيم رمضان، الهيئة المصرية العامة للكتاب، سلسلة تاريخ المصريين، القاهرة (٢٠٠١)، ص ٥٣.
- (20) Tarn, Op. Cit., p. 245.
- (٢١) مصطفى العبادي، المرجع السابق.
- (22) Tarn, Loc. Cit.
- (٢٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٥٣.

-أيضا، راجع/ محمود السعدني، "العرب عند ديودوروس" دورية المؤرخ العربي، الصادرة عن اتحاد المؤرخين العرب بالقاهرة، ٢٠٠١م.

(٢٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٣.

(٢٥) نفسه

(٢٦) "أي القرية البيضاء" هذه هي الترجمة العربية للاسم اليوناني القديم (السعدني).

(26) Tarn, Op. Cit., pp. 182, 183.

(27) Herodotus, II, 158.

(٢٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق.

(29) Tarn, Op. Cit., p. 246.

(٣٠) وهي "برنيس" الحالية علي الساحل الغربي للبحر الأحمر (السعدني).

(٣٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٦٠.

(٣١) نفسه.

(32) Tarn, Op. Cit., p. 247.

(33) Strabo., 17.1. 25.

(34) Tarn, Loc. Cit.

(35) Ibid.

(٣٦) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ٥٥.

(37) Strabo, II, 3.4-5.

(38) Tarn, Loc. Cit.

(٣٩) مصطفى العبادي، المرجع السابق.

(٤٠) نفسه، ص ٦١.

(٤١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٥٧.

(٤٢) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ٦٢.

(43) Tarn, Op. Cit., pp. 247-8/.

(٤٤) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ص ٥٧.

(٤٥) شحاتة محمد إسماعيل، "تأثير الرياح الموسمية علي أحوال مصر والجزيرة العربية السياسية،

والاقتصادية (١١٦ - ٢٥ ق.م)، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣، (١٩٩٦م)،

ص ١٧٥.

(٤٦) عبد اللطيف احمد علي، مصر والإمبراطورية الرومانية في ضوء الأوراق البردية، دار النهضة العربية،

القاهرة (١٩٩٣م)، ص ٦٣، ٦٤.

(٥) كما ذكر سترابون أن الأثيوبيين (التوبيين) استغلوا خروج جزء من القوات الرومانية المربطة في مصر مع جالوس وهاجموا حدود مصر الجنوبية والحامية العسكرية المؤلفة من ثلاث كتائب واستولوا على فيلة، وأسوان (Syene)، والقاتين، ولكن القوات الرومانية بقيادة بترونيوس (Petronius) طاردتهم حتى اضطرتهم في النهاية إلى عقد سلام مع الرومان،
راجع/ Strabo, 17,1.54-

(47) Strabo, 17, 1.153

- (٤٨) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق.
(٤٩) عودة عبد الواحد جودة، محاضرات في تاريخ مصر تحت حكم الرومان، دار الثقافة العربية، القاهرة، (٢٠٠٣م)، ص ٣٣.
(٥٠) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٥.
(٥١) عودة عبد الواحد جودة، المرجع السابق.
(٥٢) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٦.
(٥٣) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ٦٣.
(٥٤) سيد احمد علي الناصري، المرجع السابق، ص ٦٠.
(٥٥) مصطفى العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر إلى الفتح العربي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، (١٩٧٥)، ص ٢٥٨.
(٥٦) سيد الناصري، المرجع السابق.
(٥٧) نفسه
(٥٨) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ٢٦٢-٢٦٣.

(59) Strabo, 17, 1.13.

- (٦٠) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطلمة، ص ٩٦.
(61) Rostovtzeff., M.FSELEHT, p. 172.
(62) Ibid.
(٦٣) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطلمة، ص ١٠٠، ١٠١.
(٦٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٤٠.
(٦٥) نفسه، ص ١٤٤، وما بعدها.
(66) Preaux . C., Op. Cit., p.23.
(67) Tam, WW, Hellenistic Military and Naval Development Cambridge, (1930), p. 23.
(68) Preaux, Loc.Cit.

- (٦٩) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٧.
- (٧٠) نفسه.
- (٧١) نفسه، ص ١٣١.
- (72) Diodrus., 20, 40-42.
- إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالة، ص ١٠٤.
- (73) Plutarch., 16.1.
- (٧٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٣٢.
- (75) Athen., V. 203 d.; محمد عواد حسين، المرجع السابق.
- (76) App., Prooemion., 10.
- (٧٧) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٨.
- (٧٨) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ١٠٥.
- (٧٩) سليم حسن، المرجع السابق، ج ١٤، ص ص ٤١٩، ٤٢٠.
- (٨٠) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٧.
- (81) Rostovtzeff, M., SEHW., p. 254.
- (82) Ibid., p. 532.
- (83) Ibid., p. 263.
- (84) Ibid., p. 1318.
- (٨٥) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عصر البطالة، ص ١٠٦.
- (86) Fraser, P. M., and Robert., H, "A New Letter of Apollonius ", CdE, 24, pp. 289-290.
- (87) Polyb., V, 89. 4.
- (٨٨) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالة، ص ١٠٦.
- (89) Rostovtzeff, SEHW., p. 1579.
- (٩٠) إبراهيم نصحي المرجع السابق، أيضا؛ محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ص ١٥٨، ١٥٩.
- (91) P. C.Z., I, 59036, 11, 1-27 (a bout 257 B.C)
- (٩) تقع هاليكارناسوس: علي الشاطئ الغربي لآسيا الصغرى. راجع/ محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٩.
- (٩) غرب آسيا الصغرى (تركيا حاليا).
- (92) P. C. Z., I, 59036, P. 58.
- (93) Ibid, 1, 5.
- (94) Ibid, P. 58
- (95) Wilcken., U., "Zur Tricrarchie im Lagidenreich" Rocolta Lumbroso, Leipzig, (1925)pp. 97-98.

- (96) P. C.Z., I, 59036, pp. 58, 59.
 (97) Wilcken, Loc. Cit.
 (98) Ibid.
 (99) Bagnall., "The Ptolemaic Triarachs" CdE , 46, (1971) p. 358.
 (100) Wilcken., Op. Cit, pp. 97-98.
 (101) Bagnall., Op. Cit., p. 356.
 (102) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 334.
 (103) Ibid.
 (104) Bagnall, Loc. Cit.
 (105) Wilcken, Loc. Cit .
 (١٠٦) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالة، ص ١٠٧.
 (107) Rostovtzeff.; Op. Cit., p. 334.
 (١٠٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق،
 (١٠٩) نفسه.
 (110) Bevan., Op. Cit., pp. 264.
 (111) Ibid., p. 365, note, 1.
 (١١٢) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٩.
 (١١٣) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ١٠٠.
 (١١٤) نفسه.
 (115) P. Tebt., III; 703, 11, 215-220.
 (116) P. Petrie III; 43, 1.3. 21, a
 (117) Ibid.
 (١١٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج٣، ص ٢٧٤.
 (119) Bevan, Op. Cit., p. 175
 (120) Pausanias, III Laconia, VI, 5; ١٥٩ ص، المرجع السابق،
 (١٢١) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالة، ص ١٠٨-١١١.
 (١٢٢) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٠٩.
 (123) Diodrous, 19, 85,4.
 (124) Bevan, Op. Cit, p. 174.
 (١٢٥) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٠.
 (126) Tarn, Op. Cit., p. 246.
 (127) Tarn Hellenistic Military, p. 124.
 (١٢٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق.
 (129) Bevan, Op. Cit., p. 174.
 (١٣٠) محمد عواد حسين، المرجع السابق.

- (131) Bagnall. Op. Cit., p. 359.
- (١٣٢) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالة، ص ١١٤.
- (133) P.C.Z., I. 59036, p. 58.
- (134) P. Petrie III, 43.1.3.
- (135) Ibid, 646, 11.7-8.
- (136) P. Tebt, III, 890, 1.93.
- (١٣٧) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.
- (138) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 381.
- (١٣٩) محمد عواد حسين، المرجع السابق.
- (١٤٠) هـ. ستيفنسن: "تجارة العالم القديم والبحر المتوسط"، ترجمة/ محمد بكير خليل، مراجعة/ إبراهيم زكي خورشيد، "مقالة في موسوعة تاريخ العالم"، إعداد/ ج.أ هاميتون، بدون تاريخ ص ١٥٨، ١٥٩.
- (١٤١) نفسه، ص ١٥٩.
- (١٤٢) نفسه.
- (١٤٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٢، ص ٢٧١.
- (١٤٤) ستيفنسن، المرجع السابق.
- (145) Rostovtzeff., Op. Cit., p. 394.
- (١٤٦) موسوعة وصف مصر، (المصريون المحدثون)، تأليف/ علماء الحملة الفرنسية، ترجمة / زهير الشايب، ج ١، مهرجان القراءة للجميع، مكتبة الأسرة، القاهرة، (٢٠٠٢م)، ص ٢٣٢.
- (١٤٧) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.
- (١٤٨) نفسه.
- (١٤٩) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٥٢.
- (١٥٠) نفسه.
- (١٥١) حسين محمد أحمد يوسف، المرجع السابق، ص ٤٣.
- (١٥٢) محمود السعدني، المرجع السابق، ص ١٤٦-١٤٧.
- (١٥٣) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥١.
- (١٥٤) نفسه.
- (١٥٥) ستيفنسن، المرجع السابق، ص ١٥٩-١٦٠.
- (١٥٦) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٢.
- (157) Tarn, Hellenistic Civilization., p. 244

- (١٥٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق
- (159) Tam., Op. Cit., p. 245.
- (١٦٠) مصطفى العبادي، مصر من الاسكندر الأكبر إلى الفتح العربي، ص ٢٥٨.
- (١٦١) آمال محمد الروي، مصر في عصر الرومان، ص ٢٦٢.
- (162) Casson., L., "The Size of Ancient Merchant Ship" SACERP, (1956), p. 23
- (١٦٣) آمال محمد الروي، المرجع السابق.
- (١٦٤) نفسه.
- (165) Strabo, 17.1.13.
- (166) Ibid, 2.5.12.
- (١٦٧) مصطفى العبادي، مصر من الإسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، ص ٢٦٣.
- (١٦٨) نفسه، ص ٢٦٢.
- (١٦٩) نفسه.
- (١٧٠) عبد اللطيف أحمد علي، المرجع السابق، ص ص ٤٥-٤٦.
- (171) Pliny., N. H. VI, 6.26.
- (172) Charlesworth., Op. Cit., p.62.
- (173) Ibid., p. 63.
- (174) Pliny., Op. Cit., 24.
- (١٧٥) آمال الروي، المرجع السابق، ص ٢٦٣-٢٦٤.
- (176) Charlesworth., Op. Cit., P. 62.
- (177) Ibid., p. 20.
- (178) Ibid.
- (١٧٩) آمال الروي، المرجع السابق، ص ٢٦٤.
- (١٨٠) نفسه.
- (١٨١) حسن الإيباري، المرجع السابق، ص ٢٨٢.
- (١٨٢) نفسه.
- (183) Pliny, N.H. 15.84.
- (١٨٤) سيد الناصري، المرجع السابق، ص ٥٧.
- (185) Charlesworth, Op. Cit., p. 23.
- (١٨٦) سيد الناصري، المرجع السابق، ص ٥٧.
- (187) Tacitus, Annales, XII, 43; ٥٨-٥٧، نفسه، ص ص
- (١٨٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦١.

- (١٨٩) نفسه.
- (١٩٠) نفسه، ص ١٦١-١٦٢.
- (١٩١) نفسه.
- (192) P. Moen, 1, 11, 9-10., P.110, note 9-10.
- (193) Meijer, and Nijf., Op. Cit., p. 150.
- (١٩٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦١.
- (195) Casson., Op. Cit., P. 170, Note, 8.
- (١٩٦) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٣.
- (197) Casson., Op. Cit., PP. 166, 169.
- (١٩٨) محمد عواد حسين، المرجع السابق.
- (199) Strabo, 17. 1.16.
- (٢٠٠) نفسه.
- (201) Tarn, Hellenistic Military, p. 23.
- (202) Casson., Op. Cit., p. 137.
- (203) Diodorus., 20. 50.3.
- (204) Ibid. 49. 2.
- (205) Casson, Loc. Cit.
- (206) Ibid
- (207) Diodorus, 20. 50.2.
- (208) Ibid. 19.62. 8.
- (209) Casson., Loc. Cit.
- (210) Tarn, W.W. "Alexander Plan "JHS, 59 (1939),p. 127.
- (211) OGIS, 39.
- (212) Casson., Ship and Seamanship,p.138.
- (213) Ibid, p. 169, notes, 4-5.

(*) ترجمة أ.د./محمود السعدني.

(*) "لوشيان" (٨٠-١١٥م) كاتب يوناني من "ساموستاتا" "Samostata" في سوريا (Syria), Ibid- p.157

- (214) Lucian, The Ship 5; Meijer and Nijf, Op. Cit, p. 157.
- (215) Casson., The Size of the Ancient Merchant Ships, p. 232.
- (216) Ibid.
- (217) Ibid.
- (218) Pliny, 16. 201-2.
- (219) Meijer and Nijf., Loc. Cit.
- (220) Pliny, Loc. Cit.

- (221) Casson, Loc. Cit.
 (222) Athenaeus, V. 206d-209b. Meijer and Nijf, Op. Cit, pp. 154- 156.
 (٢٢٣) ما يعادل هذه المكاييل "بالطن" مأخوذة من مقالة "كاسون" ص ٢٣٢.
 (224) Casson, p. 233.
 (225) Casson, Ships and Seamanship, p. 307.
 (226) P.C.Z. 19036, 1.11
 (227) Ibid, 1.21.
 (228) Casson, Ships and Seamanship, p. 307. not, 29.
 (229) Ibid., p. 307.
 (230) Ibid.
 (231) Ibid.
 (232) Ibid. pp .302, 302.
 (233) Ibid.
 (234) Ibid, p. 310
 (235) Meijer and Nijf., Op. Cit., p. 183.
 (٢٣٦) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٤٧.
 (٠) كانت فاروس تقع شمال الإسكندرية بنحو ميل ويبلغ طولها حوالي ثلاثة أميال. راجع/ نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٢، ص ٢٧٢.
 (٢٣٧) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٤٨.
 (238) Strabo., 17.1.19.
 (٢٣٩) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ص ٢٧٣، ٢٧٤.
 (٠) يذكر "سترابون" أن ملوك مصر السابقين كانوا قانعين بما في أيديهم وليسوا في حاجة إلى بضائع أجنبية. وأنهم كانوا يجبرون كل من جابوا البحار وخاصة الإغريق، فقد أقاموا حامية في هذا المكان، وكانت مهمة هذه الحامية هي الدفاع عن البلاد ضد كل من يحاول أن يعتدي عليها. وأعطوا الجنود المرابطين هذه الحامية "قرية راقودة" لتكون منزلاً يسكنونه. وعندما نزل الاسكندر هناك رأى أن تلك القرية هي المكان الملائم لبناء مدينته فقرر أن يبنى مدينته فوق هذا المكان، راجع/ Strabo., 17.1.16.-
 (٢٤٠) مصطفى العبادي، المرجع السابق، ص ٤٩.
 (٢٤١) إبراهيم نصحي، المرجع السابق، ص ٢٧٢.
 (242) Strabo., 17. 1.6.
 (٠) سمي بهذا الاسم لأن طوله كان ٧ ستاديا (Stadia)، أي حوالي ١٣٠٠ متر.
 (٢٤٣) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٤٩.
 -Bevan, Op.Cit., p.99

(٦) يذكر "سترابون" أن طرق جزيرة فاروس نفسه عبارة عن صخرة تلاطمها الأمواج، وفوق هذه الصخرة شيد بطريقة عجيبة من الحجر الأبيض برج متعدد الطبقات واسم هذا البرج كاسم الجزيرة. أقام هذا البرج "سوستراتوس الاكيدي (Σωστρατος κνιδιος)
(244) Strabo, 17.1.6

(٢٤٥) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عهد البطالمة، ج ٢، ص ٢٨٢.

(٦) وهو اللسان الموجود عند منطقة تعرف بالسلسلة. راجع / نصحي، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

(٢٤٦) نفسه، ص ص، ٢٨٢، ٢٨٣.

(٦) معبد قايساريون: يحتمل أن كليوباترا السابعة هي التي بدأت إنشاء إجلالاً إما لقيصر وإما لأنطونيوس، غير أن بناءه لم يتم إلا بعد الفتح الروماني، وأصبح مقر عبادة أغسطس في الإسكندرية راجع / نصحي، المرجع السابق، ص ٢٨٣.

(247) Strabo., 17. 1.9.

(٢٤٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٢، ص ٢٨٣.

(٦) ولكن السعدني يعتقد في الاحتمال الواحد الأخير ، الذي يعكس وظيفة الميناء الثاني لاستقبال السفن القادمة والداخلية إلى الميناء متمنياً لها وصولاً وعوداً آمناً ، ولا علاقة لحادثة الزواج علي ملك قبرص لأن الواقعة كانت متأخرة بعد إنشاء الميناء وتسميته بكثير. (رأي أ.د/السعدني أثناء مراجعته للفصل).

(249) Bevan, Op. Cit., p. 94.

(250) Strabo, 17. 1.6.

(251) Ibid, 17.1.10.

(252) Ibid, 17,1.7.

(٢٥٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٢، ص ٢٨٤.

(٢٥٤) مصطفى العبادي، ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية، ص ٥٠.

(255) Strabo, 17.1. 13.

(٦) سمي هذا الميناء بهذا الاسم نسبة إلى أرسينوي زوجة بطليموس الثاني وشريكته في الملك.

(256) Charlesworth., Op. Cit., p. 21.

(257) Tarn, Hellenistic Civilization, p. 246.

- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ص ٥٩ - ٦٠.

Preaux, Op. Cit., p. 360

محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٥٨.

(258) Strabo, 17.1.25.

(259) Ibid. 26.

(260) Preaux, Op. Cit., p. 360, note, 2.

- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالمة، ج ٣، ص ٦٠، حاشية رقم ١.

- (261) Tarn, Hellenistic Civilization, p. 247.
Ball, Op. Cit., p.62.

- عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٤.

- إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالة، ص ١٢٤.

- (262) Tarn, Hellenistic Civilization, p.245.

- (263) Bevan, Op. Cit., p.154.

(٢٦٤) إبراهيم نصحي، دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالة، ص ١٢٤.

- (265) Bevan, Op. Cit., p.155.

- (266) Charlesworth, Op. Cit., p.63.

(٢٦٧) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٤.

- (268) Tarn, Hellenistic Civilization, p.246.

- (269) Ball., Op. Cit., p. 185.

- (270) Murray, The Roman Roads and Stations., p. 142.

(*) مرسى: كلمة عربية تعني الميناء الصغير و "جاسوس" كلمة عربية تعني جاسوس بالإنجليزية (spy)

ولكنها هنا ترمز إلى نوع من أنواع المراكب التي كانت تستخدم في العصور الإسلامية لكي تراقب

تحركات سفن الأعداء. ومركب الجاسوس عادة تبحر ليلاً فقط وبدون أضواء راجع/

- Abd El Monem. A. H. S., Op. Cit., p. 71. not, 7.

- (271) Ibid., p. 71.

- (272) Bevan., Op. Cit., p. 155.

- (273) Zitterkopf., and Sidebotham., Op. Cit, p. 156.

(*) هي مدينة المراس الآن .

(٢٧٤) محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٥.

- (275) Preaux., Op. Cit., p.360, not, 5.

- (276) Strabo., 17.1.45.

- (277) Ibid.

- (278) Ibid.

- (279) Ball., Op. Cit., p. 54.

- (280) Pliny, N. H. VI, 102.

- (281) Ball., Op. Cit., p. 72.

(*) هي مدينة أبو شعر قبلي الآن .

- (282) Preaux, Op. Cit., p. 360.

- Tarn, Hellenistic. Civilization, p. 246.

- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٦٠.

(٢٨٣) سليم حسن، المرجع السابق، ج ٣، ص ٧٣٦.

- (284) Strabo, II, 5.12.

- (٢٨٥) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ٦٤
- (٢٨٦) سليم حسن، المرجع السابق، ص ص ٧٣٦-٧٣٧
- (287) Bevan, Op. Cit., pp. 154-5.
- (٢٨٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٦٠. وأيضا/ محمد عواد حسين، المرجع السابق، ص ١٥٦.
- (289) Zitterkopf and Sidebotham, Op. Cit, p. 157.
- (290) Milne., J.G. "The Ruin of Egypt by Roman Mismanage", JRS, 17, (1927) p. 2.
- (٢٩١) حسين الأبياري، المرجع السابق، ص ٢٨٢.

الفصل الخامس

الضرائب والمكوس المفروضة على النقل

بعد أن تحدثنا عن موضوع النقل البحري في مصر في العصرين اليوناني والروماني يأتي الحديث عن الضرائب والمكوس المفروضة على النقل البري والمائي وأيضاً المفروضة على وسائل النقل.

أولاً: في العصر البطلمي:

لقد فرض البطالمة العديد من الضرائب على النقل بمختلف أنواعه البري منه والمائي. حيث كانت تفرض ضرائب على دواب النقل، وبخاصة الحمير، وكذلك على محترفي النقل البري (ονηλαται) والنقل المائي (ναυληται)^(١) ومن المرجح أن تلك الضرائب كانت تعجبي نظير الترخيص بحق مزاوله المهنة^(٢). كما فرضت ضرائب على الحمولات التي تحملها وسائل النقل من إقليم إلى آخر، وعلى انتقال الناس بين الأقاليم المختلفة^(٣).

فضلاً عن فرض ضرائب على البضائع التي تدخل البلاد أو تخرج منها عند حدود البلاد وكذلك في الموانئ المختلفة^(٤). وفيما يلي عرض تفصيلي لتلك الضرائب.

(١) الضرائب المفروضة على وسائل النقل:

في مصر القديمة، وخاصة في عهد الدولة الحديثة كان العامة يمتلكون الماشية والحمير، وكانت تخضع شأنها شأن الأراضي لضرائب سنوية مقابل الاستخدام، وكانت ضرائب الحيوانات تجمع على شكل منتجات زراعية وبضائع مثل ضرائب الأرض^(٥).

وفي العصر البطلمي كان الملك يملك جميع أراضي مصر، وذلك طبقاً لما ادعوه لأنفسهم بأنهم الخلفاء الشرعيون للقراعة^(٦).

ومن ثم اقتفى البطالة أثر القراعة في السماح للأفراد بامتلاك دواب النقل، وإخضاعها لضرائب مقابل الاستخدام^(٧).

ونتين من إحدى الوثائق البردية^(٨) أنه كان يوجد في إقليم أو كسيرينخوس ملتزمون لجباية ضريبة الـ $\frac{1}{4}$ ، وتكتب هذه الضريبة باختصار (κ.δ) كما تكتب بالأحرف كاملة "τεταρτονεικοστης". وكانت تفرض علي الحيوانات ذوات الأربع، وأما كانت تحسب علي عدد حيوانات الحمل وليس علي الكمية التي تحملها تلك الحيوانات، وربما كانت تلك الضريبة، ضريبة عامة تفرض مقابل امتلاك الحيوانات من ذوات الأربع^(٩). وجاء في هذه البردية^(١٠):

"في العام التاسع والعشرين من عهد الملك بطلميوس بن بطلميوس سوتير كاهن الاسكندر، وآلهة أدلفي (Αδελφον) أنطيوخوس بن.....، كانيفوروس (κανηφορος) أرسينوي فيلادلفوس ديمونيكي ابنة فيلون في الرابع والعشرين من شهر بؤونة. في أو كسيرينخوس فوق ممفيس..... بن..... يكفل لصالح..... إقليم أو كسيرينخوس من أجل (ضريبة) الـ $\frac{1}{4}$ (τεταρτονεικοστης) المفروضة علي حيوانات ذات الأربع (τετραποδων) في مدينة أو كسيرينخوس، وفقاً ل..... إتفاقية.... من أجل ضمان الشخص الذي تعهد بـ $\frac{1}{4}$ في العام التاسع والعشرين مع ابوللونيوس الديويكيتيس (وزير المالية) بأن يضع كل ممتلكاته رهناً لدفع..... دراجة والتي ليس هناك أدنى شك فيها، وتنفيذ الحكم سوف يكون بالرجوع إلى القرارات الملكية".

ويتضح من هذه البردية أن تلك الضريبة كانت مفروضة علي الحيوانات الثقيلة (φορος προβατων) أو حيوانات الحمل، كما يتضح لنا أيضاً أن هناك

ملتزمون لجباية هذه الضريبة وأن هؤلاء الملتزمين يتعهدون أمام الديويكيثيس بجبايتها وتقديمها إلى الخزائنة الملكية وأنهم يضعون كل ممتلكاتهم رهن التاج ضماناً لتنفيذ مهامهم الخاصة بالجباية هذه الضريبة، وأن هذه الضريبة جبيت بشكل نقدي. ويذكر ناشر البردية أن هذه الضريبة تفرض بأشكال عدة منها، - أي أحد أشكال هذه الضريبة - تلك التي نحن بصددھا الآن وهي المفروضة علي ذوات الأربع^(١١).

كما يتبين لنا من إحدى الوثائق البردية^(١٢) أن هذه الضريبة كانت ضمن ضرائب أخرى يؤديها مزارعو الملك عيناً، أي قمحاً أو شعيراً. مما يوضح لنا أنها جبيت نقداً وعيناً.

ومن خلال بردية أخرى^(١٣) تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م يتضح لنا أن هذه الضريبة ($\frac{1}{24}$) قد جبيت بواقع خمسة عشر دراخمة وواحد أوبول. وإن كانت سطور البردية لم توضح لنا السبب الذي جبيت من أجله. ونعرف من البردية سابقة الذكر^(١٤) أنها كانت تجبي علي ذوات الأربع من الحيوانات. وتشير بردية أخرى^(١٥) إلى أن هذه الضريبة كانت تفرض علي البضائع المصدرة من إقليم هيراكليوبوليس إلى إقليم أرسينوي. ولقد جاء في هذه الوثيقة:-

"من إبيخاريس (Επιχαρης) إلى خايريمون (Χαιρημονι) تحية. حورس بن تيوتوس (Τεωτος) يصدر من ثوينيثيموس (Θωινεθυμεως) في إقليم هيراكليوبوليس إلى هيرانيسوس (Ιεραν Νησον) آتيتين من النبيذ (οινου κεραμια β) واللتين لم تجب عليهما (ضريبة) الـ $\frac{1}{24}$ إلى اللقاء".

ويفترض ناشر البردية أن الأشخاص الذين كانوا يقومون بتصدير البضائع كان يعطي لهم إيصالاً بنفس الصيغة. وكان عليهم أن يقدموه إلى الموظفين المختصين عند وصولهم إلى وجهتهم المقصودة^(١٦). ويبدو أن هذه الإيصال كان يفيد بأن حامله قد أدى ما عليه من ضرائب مقررة من عدمه.

وفي إحدى الوثائق البردية^(١٧) فرضت هذه الضريبة بمقدار ٥% علي الصوف. وفي بردية أخرى^(١٨) أدي مزارعو الملك في قرية كيركيوسيرس ضريبة بهذا الاسم عيناً.

ويتضح لنا من خلال الوثائق السابقة أن ضريبة الـ ١/٢ لم تكن ضريبة واحدة، ولكن كان يندرج تحت هذه المسمى عدد من الضرائب الأخرى، علي السلع والخدمات، بحيث أنها كانت تسمى مجموعة ضرائب الـ ١/٢^(١٩) وهذا يعني أن هذه الضريبة كانت مفروضة علي:

- أ- البضائع التي يتم نقلها بين الأقاليم.
- ب- كانت مفروضة علي الصوف بمقدار ٥% .
- ج- أنها كانت مفروضة علي كل من كان يملك حيوانات ثقيلة، وبخاصة مزارعي الملك.
- د- كانت هذه الضريبة تدفع عيناً أو نقداً.
- هـ- أنها كانت تفرض علي نقل الحيوانات من إقليم إلى آخر^(٢٠).

(٢) ضريبة نقل المحاصيل (φορετρον):-

- مر بنا فيما سبق أن عملية نقل المحاصيل إلى الإسكندرية تمر بأربعة مراحل:-
- المرحلة الأولى: من أرض الفلاح إلى الصوامع الملكية بالقرى.
- المرحلة الثانية: نقل المحاصيل إلى الصوامع الملكية في كل قسم/ مركز.
- المرحلة الثالثة: نقل المحاصيل من الصوامع الملكية إلى الميناء.
- المرحلة الرابعة: من الميناء عبر النهر إلى الإسكندرية.

ومن خلال إحدى الوثائق البردية^(٢١) يتبين لنا أن ضريبة الـ (φορετρον) أو نقل المحاصيل كانت تقدر بحوالي ١٢% من كمية المحصول الذي كان يتم نقله من حقل كل مزارع ملكي.

ذلك أن مقدار الضريبة علي $\frac{1}{4}$ ٦٢٣١ أردب من محصول القمح كان ٧٤٧.٧٥ أردب أي حوالي ٤.٨ "خوينيكس" عن الأردب الواحد^(٢٢).

كما أنه كان هناك ضريبة تسمى (διαφορον φορετρον) وهي ضريبة إضافية فرضت من أجل النقل في حالة القرى التي كانت تقع علي مسافات أقرب إلى الميناء منها إلى صومعة الغلال، وحيث أن هذه الغلال قد تم توصيلها بالفعل علي حساب المزارعين فإنه في هذه الحالة، فإن هذه الضريبة (διαφορον φορετρον) فرضت كقيمة إضافية دفعت إلى الحمالين^(٢٣).

وكما تبين لنا من إحدى الوثائق البردية^(٢٤) في السابق أن المزارعين كانوا يقومون بنقل الغلال من حقولهم إلى المخزن الملكي بالقرية علي دوابهم التي يمتلكونها. وعلي نفقتهم الخاصة. هذا في حالة نقلها إلى الصومعة. أما إذا كان الميناء أقرب إليهم من الصومعة ونقلوا الغلال إلى الميناء وليس إلى الصومعة، فيبدو لي أن ضريبة (διαφορον φορετρον) فرضت عليهم كبديل للنقل من الحقل إلى الصومعة.

وكمية أخرى من الحبوب الغذائية قدرها $\frac{2}{3}$ ٣٦ أردباً دفع عنها ضريبة تسمى (β) قدرها $\frac{1}{12}$ ٤ أردب حيث أن مقدار هذه الضريبة كان ١٢% علي الحمولة ولكن لم يتضح لنا من خلال البردية أن هذه الضريبة قد حسبت علي أساس النقل بالسفن أو بالحمير^(٢٥) لأنه وجد في نفس الوثيقة أن كمية من المحصول قدرها ٩٩٠ أردب قد أضيفت إلى مقدار الضريبة المقررة عليها ٢٦.٧٥ أردب نظير مهام أخرى، وهي (Εμβληθηρα) وقد أضيفت مثل هذا المقدار إلى الضريبة المستحقة

عن نقل $\frac{1}{12}$ / ١٠١٥ أردب إلى الإسكندرية، وضريبة الـ (Εμβληθρα) كانت $\frac{1}{4}$ % ٥٢ علي الحمولة^(٢٦).

(٣) ضرائب ذات صلة بالنقل:

(أ) ضريبة صيانة مكاييل الحبوب (Σιτομετρικον).

وكانت تدفع لصيانة المكاييل^(٢٧). حيث كانت هناك مكاييل تصنع من النحاس (δοχικον)^(٢٨) وأخرى من البرونز (χαλκον)^(٢٩)، لكيل الحبوب من مختلف الأنواع، وإزاء كثرة استعمالها فإنها من آن لآخر كانت تحتاج إلى صيانة، ولما كانت الحكومة تتفادى تحمل أي نفقات فإنه كان لا مفر من فرض ضريبة علي الفلاحين لمواجهة تكاليف صيانة هذه المكاييل^(٣٠).

(ب) ضريبة تعويض الفاقد أثناء الكيل (Επιμετρον).

وكانت تفرض لتعويض الفاقد أثناء الكيل، بحيث أنه كان يضاف إلى كل أردب مقدار معين من الحبوب، وتبين من بردية الحبة^(٣١) سابقة الذكر: أن ضريبة الـ (Επιμετρον) قدرت علي (٩٠) أردباً من الشعير بـ (١٥) أردباً. وبعملية حسابية بسيطة يتضح أن الأردب من الشعير دفع عنه $\frac{2}{3}$ خوينيكس ومن المرجح أن هذه الضريبة كانت تدفع عن الحبوب الغذائية بنسبة معينة لكل نوع شأنه في ذلك شأن الشعير.

(ج) ضريبة تنظيف الحبوب وغربلتها (κοσκινευτικον) وضريبة

تنظيف الجرن (καθαρσις).

وهاتان الضريبتان وجدتا في الوثائق^(٣٢) مقرونتين ببعضهما البعض لأنه بعد تنظيف الحبوب وغربلتها كان لابد من تنظيف الجرن وإزالة ما به من مخلفات الحبوب^(٣٣) ولقد وضعت نسبة مئوية لكل نوع من الحبوب بالنسبة لتنظيفها وتنظيف

الجرن من بقاياها كضريبة تضاف إلى المحصول بعد تنظيفه، بحيث أن الملك كان يستولي علي نصيبه نظيفاً كاملاً غير منقوص ويتحمل الفلاح هذا الفرق^(٣٤).

ويتضح من خلال الوثائق التالية وجود تفاوت في معدل ضريبة تنظيف الحبوب وغربلتها وتنظيف الجرن، فنذكر إحدى هذه الوثائق^(٣٥) أن مقدار الضريبة في حالة القمح كان ٣% حيث دفع عن مائة أردب ضريبة قدرها ثلاثة أردب. و جاء فيها :-

" أن الحبوب المجموعة نقلت إلى الصومعة الملكية في القرية وكمية إضافية تبلغ ثلاثة أردب علي كل مائة أردب جعلت للتنظيف والغربلة^(٣٦)".

" προσμετρομενων των ρ αρταβων γ "

وفي وثيقة ثانية^(٣٧) يتضح لنا أن كمية من القمح مقدارها ١/٤ أردب فقدت عند تنظيفها ١٢/٩ أردباً وكان أجر تنظيفها وتنظيف الجرن ٣/٤ أردباً، فيكون مجموع التكاليف ١٢/٩ + ٣/٤ = ١٤.٥ أردباً بنسبة ٣% تقريباً.

وتشير إحدى البرديات^(٣٨) إلى أن قرية تبتونيس من بين القرى التي قام فلاحوا الملك بها بدفع ضريبة تنظف الجرن وكذلك تنظيف الحبوب وغربلتها. وفي وثيقة أخرى^(٣٩) نجد أن ضريبة تنظيف وغربلة القمح قد بلغت تقريباً ٥%.

وفي وثيقة أخرى^(٤٠) بلغت ضريبة تنظيف الجرن من ٢% إلى ١%.

(٤) ضرائب الحراسات المتعلقة بالنقل (φυλακίται)

(أ) ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية

(φυλακίτικον أو θησαυροφυλακτικον)

حيث كانت المحاصيل الزراعية التي يتم جمعها من الحقول. تودع في المخازن الملكية (βασιλικον θησαυροι) سواء في القرى، أو في المراكز، أو في

الأقاليم. تمهيداً لنقلها فيما بعد إلى أقرب الموانئ النهرية علي ظهر الدواب، ثم تنقل بعد ذلك عبر النهر إلى الإسكندرية^(٤١).

ومما لا شك فيه أن الإدارة البطلمية في مصر عينت العدد من الحراس لحراسة هذه الصوامع، وذلك؛ لمنع عصابات اللصوص من الاقتراب منها أو اقتحامها وسرقة ما بداخلها، وهم الذين أطلق عليهم لقب "ثيساوروفيلاكيس" (θησαυροφυλακες)^(٤٢).

ولقد ظهرت ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية في الوثائق بصيغتين مختلفتين لمعني واحد، وهو ضريبة حراسة صومعة الغلال الملكية^(٤٣).

الصيغة الأولى: هي (θησαυροφυλακτικον)^(٤٤)

الصيغة الثانية: هي (φυλακτικον)^(٤٥)

ولكن ناشري إحدى برديات "بيتري" "Petrie"^(٤٦) ذكر أن (φυλακτικον) كانت تعني حراسة الأرض وليس حراسة صومعة الغلال الملكية. وتشير إحدى الوثائق^(٤٧) أن هذه الضريبة كانت تحصل من المزارعين لدفع نفقات ومرتبات حراس الصوامع العامة/الملكية للغلال، لضمان حماية المحاصيل من الحرائق والسرقات.

ويؤكد ذلك أيضاً ما جاء في إحدى الوثائق^(٤٨) بأن الحراس كانوا يحصلون علي مرتباتهم عيناً من المزارعين، ولقد بلغ أجر أحدهم أردب ونصف، وهذه البردية عبارة عن خطاب أرسله حارس يدعي سومويليس (Σομοηλις)، كان يقوم بحراسة صومعة الغلال العامة في قرية فيلادلفيا، إلى زيتون، يطلب منه أن يعهد إليه بحراسة صومعة غلال إضافية في القرية نفسها، وذلك لأن الأردب ونصف الأردب الذي كان يحصل عليه من سكان القرية لم يعد كافياً لإطعامه وإطعام طفله.

وتطالعنا الوثائق بمقادير مختلفة لهذه الضريبة، وكذلك بنوعيات مختلفة لمدفوعياتها، ففي إحدى الوثائق التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م. كان مقدار هذه الضريبة تسعة أرداب^(٤٩). وفي أخرى تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م أيضاً بلغ مقدارها أردبين من القمح^(٥٠). وفي وثيقة ثالثة^(٥١) تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م بلغ مقدارها ستة دراهمات وفي وثيقة رابعة^(٥٢) تعود إلى منتصف القرن الثاني ق.م كان مقدار هذه الضريبة نصف أردب من القمح، وفي موضع آخر من الوثيقة نفسها كان مقدارها $\frac{1}{12}$ أردب من القمح. وفي وثيقة خامسة^(٥٣) تعود إلى نهاية القرن الثاني كان مقدارها أربع وعشرين أردباً من الشعير، وفي وثيقة سادسة^(٥٤) جاء أن هذه الضريبة كانت تدفع شعيراً.

ويبدو أنه كان لهذه الضريبة معدل محدد، مقداره نصف أردب من القمح عن كل أرورة، لكن هذا المعدل ونوعيته كانا يتفاوتان تبعاً لمستوي وجودة الأرض ونوعية محصولها. وإذا كان أردب القمح وحدة تقدير محاصيل الحبوب الغذائية، فإنه كان يمكن تحويل قيمة الشعير والذرة وفقاً لنسب مقررّة كانت كالتالي، الشعير إلى القمح ٥ : ٣ الذرة إلى القمح ٥ : ٣، وكانت هذه النسب سائدة في منتصف القرن الثالث ق.م ولكنه يبدو أنه كان يمكن دفع هذه الضريبة نقداً بدلاً من دفعها عيناً، وذلك وفقاً للسعر الرسمي السائد آنذاك^(٥٥).

(ب) ضريبة حراسة الصحراء (Ερημοφυλακία)

لقد لعبت الصحراء دوراً اقتصادياً كبيراً في حياة المصريين القدماء. فقد كانت الصحراء الشرقية غنية بوجود المناجم والمحاجر والصحراء الغربية تتميز بخصوبة تربتها ووفرة آبار المياه الجوفية بها، بالإضافة إلى ذلك فقد لعبت الصحراء الشرقية دوراً هاماً في عصر البطالمة، حيث أن طرق هذه الصحراء، والتي كانت تربط موانئ البحر الأحمر من الشرق بالنيل من الغرب، كانت تنقل التجارة الشرقية القادمة عبر

البحر الأحمر، حيث كانت تفرغ في إحدى موانئ البحر الأحمر، ثم تنقل علي ظهور الدواب عبر طرق هذه الصحراء إلى النيل في الغرب^(٥٦).

ولأهمية هذه الطرق، التي كانت تعج بالقوافل التجارية والمسافرين فقد اهتم البطالة كما اهتم الفراعنة من قبلهم، بتأمينها وحمايتها من قطاع الطرق وهجمات لصوص البدو وغيرهم من الطامعين في البضائع التي تحملها القوافل التجارية^(٥٧).

ولقد جعل الفراعنة من بين جهازهم الشرطي ما يختص بحماية الطرق الصحراوية والإشراف عليها، وهو ما أطلق عليه في العصر الفرعوني لقب (المازوري) ويعني "شرطة الصحراء" والتي اختصت بتأمين الطرق الصحراوية وحمايتها ضد هجمات قطاع الطرق، وإغارات البدو^(٥٨).

وفي العصر البطلمي تغير لقب "المازوري" إلى لقب "إريموفيلاكيس" (Ερημοφυλακες) أي شرطة الصحراء أو حراس الصحراء. وتتكون الكلمة من مقطعين الأول منه هو إريموس (Ερημος) بمعنى الصحراء أو الأرض المهجورة والثاني هو فيلاكس (φυλαξ) بمعنى حارس "أي حارس الصحراء أو الأراضي المهجورة"^(٥٩).

ومن أجل الأهمية التي اكتسبها حراس الصحراء نتيجة لحمايتهم للقوافل التجارية التي ترتاد الطرق الصحراوية، وتأمينها ضد قطاع الطرق واللصوص والمتشردين في الصحراء، فقد فرضت ضريبة علي مصدري ومستوردي البضائع من وإلى مصر، من أجل الإنفاق علي إعاشة أولئك الحراس، عرفت باسم ضريبة حراسة الصحراء "إريموفيلاكيا" (Ερημοφυλακία) أو التي كانت تجبي بواسطة المترمين في محطات الجمارك^(٦٠).

وأبرزت لنا بعض الوثائق أن منف كانت محطة لدفع المكوس المحلية علي ما يرد إليها من بضائع وما يصدر منها. ولقد جني من إحدى القوافل التي كانت متجهة

بين فيلادلفيا إلى منف مكوساً مختلفة كان من بينها مبلغاً من أجل حراسة الصحراء^(١١).

(٢) الضرائب المفروضة علي النقل النهري

لقد فرض البطالمة ضرائب مختلفة علي النقل النهري سواء علي السفن نفسها أو علي مالكيها أو علي قادة السفن الذين يعملون عليها، أو علي البضائع التي تحملها تلك السفن:

وكذلك علي تسجيل هذه البضائع ومن هذه الضرائب:

(١) ضريبة الإثني عشر (δωδεκαδραχμια)

ولقد أشارت إحدى الوثائق البردية^(١٢) والتي تعود إلى القرن الثالث ق.م إلى هذه الضريبة (δωδεκαδραχμια) والتي يفترض من اسمها أنها كانت تفرض بمقدار اثني عشر دراخمة علي كل مائة أردب من حمولة السفينة، ولكن نجد في نفس الوثيقة أن نفس القيمة المالية دفعت علي حمولة أقل في أماكن مختلفة^(١٣).

(٢) ضريبة المفتش (ερευνητικον).

وكانت تدفع من قبل ربانة السفن، لصالح مراتب مفتشي الجمارك المحلية (ερευνητικον) وكانت قيمتها تتفاوت من نحو نصف أوبول إلى أربع دراهمات^(١٤).

كما كان ربانة السفن يقدمون قرايين للآلهة^(١٥) حامية الملاحة، ويبدو أنها كانت تتحول إلى ضرائب يجمعها كهنة هذه الآلهة^(١٦).

(٣) ضريبة كاتب السفينة (γραμματικον του πλοιον)

ولقد أشارت إحدى الوثائق^(١٧) إلى هذه الضريبة في ثلاث مواضع منها :-

" 23- γραμματικον δραχμαι δ "

وفي هذا الموضع قدرت قيمة هذه الضريبة بأربعة دراهمات.

24- " γραμματι(κ)κον δραχμη α "

كما قدرت في هذا الموضع بما قيمته واحد دراخمة.

35- " γραμματι(κ)κον δραχμαι.....,"

وفي هذا الموضع فقدت قيمة هذه الضريبة، ولكن يبدو أنها أكثر من واحد دراخمة.

وكانت هذه الضريبة تدفع نظير مرتبات الموظفين الذين يسجلون شحنات السفن، ويرجح أن أرباب السفن كانوا هم الذين يدفعونها عن شحن سفنهم في الموانئ النهرية^(٦٨).

وتبين لنا من المواضع الثلاث التي ذكرت فيها هذه الضريبة أن قيمتها كانت تتفاوت ما بين دراخمة واحدة وأربع دراخمات^(٦٩) ولكننا لا نستطيع الجزم إذا كان مرد هذا التفاوت إلى كمية الشحنة أم إلى قيمتها أم إلى طول المسافة أم إلى ذلك كله!!^(٧٠).

(٤) ضريبة الإنزال/ أو رصيف الميناء (Επιβαθρα).

من المحتمل أنها كانت تدفع مقابل استخدام مكان لتفريغ الحمولة^(٧١).

(٥) ومن خلال إحدى الوثائق البريدية^(٧٢) يتضح لنا أن الحكومة كانت تفرض ضرائب علي سفن علي سفن الأفراد سواء كانت مملوكة ملكية شخصية أم مستأجرة، وفيما يبدو أن قيمة هذه الضريبة قد بلغت ثلث دخل المركب^(٧٣).

(٦) كما يتبين لنا من إحدى البرديات^(٧٤) والتي تعود إلى القرن الثالث أن الملاحين كانوا يشاركون الملك في دخول السفن التي كان يمتلكها وكانت تروح وتعدو في قناة بطوليمائيس هورموس - ميناء القيوم - حاملة الناس والبضائع، بحيث أن نصيب الملك كان ثلاثة أرباع دخل السفن ونصيب ملاحها الربع الباقي. فضلاً

عن ذلك فإن الربانية كانوا يقدمون إلى الحراس (حراس الشواطئ) هدايا^(٧٥)، ولعلها كانت جزءاً مما يحملونه من بضائع.

(٧) أجرة الحراسة: (Φυλακίτικα)

ويبدو أن هذه الضريبة كانت تفرض علي ربانة السفن نظير مرتبات الحراس الذين يرافقوهم أثناء إبحارهم عبر النيل في طريقهم إلى الإسكندرية، لحمايتهم من إخطار اعتداءات القراصنة ويؤكد ذلك ما جاء في إحدى البرديات^(٧٦) بأن أجرة مقدارها أربعة عشر دراهمة جبيت مقابل حراسة إحدى الشحنات أثناء نقلها عبر النيل من هيرانيسوس "في الفيوم" إلى الإسكندرية.

المكوس الجمركية:

لقد اشتمل نظام الرسوم الجمركية البطلمي علي أعمال الجمارك الداخلية والخارجية^(٧٧). فقد فرضت الرسوم الداخلية بدرجات متفاوتة علي البضائع المستوردة والمصدرة^(٧٨) والبضائع المنقولة إما عبر الحدود بين مصر العليا والوسطى، أو في النقاط الأخرى في البلاد، وأيضا بين إقليم وآخر^(٧٩).

نعرف من خلال وثائق العصر الروماني أنه كان هناك عدد من الجمارك المحلية، عند حدود الأقاليم، ونهاية طرق القوافل وكذلك في الموانئ النهرية^(٨٠) ولكن معلوماتنا طفيفة عن مثل هذه الجمارك المحلية في عصر البطالمة - كما ذكر "نصحي" فإنه يكون من الإسراف في الرأي أن نستقي معلوماتنا عن عصر البطالمة في هذا الصدد من خلال الوثائق الرومانية ولاسيما أن حدود الأقاليم لم تبقى كما هي في العصر الروماني^(٨١).

ولقد ذكر "روستوفيتز" أنه كان توجد في عصر البطالمة جمارك في كرايس، وباكخييس، وسوكنوبايونيسوس، وفيلادلفيا، وغيرهم من الأماكن التي كانت تقع

علي حدود الصحراء في إقليم أرسينوي (الفيوم) وتربطهما بمنف طرق القوافل، وكانت تحصل في هذه الأماكن مكوس علي ما يرد إليها وما يصدر منها^(٨٢).

كما نتبين من خلال إحدى الوثائق البردية^(٨٣)، والتي تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م أنه كان يوجد في إقليم أوكسيرينخوس محطة لجباية المكوس المقررة علي انتقال الحيوانات من إقليم إلى آخر.

وتشير إحدى الوثائق البردية^(٨٤)، التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م إلى وجود محطة للمكوس في "هيرانيسوس" لجباية المكوس المقررة علي انتقال البضائع من إقليم إلى آخر، وجاء فيها:

"من إبيخاريس إلى خايريمون، تحية. حورس بن تبوس، يقوم بتصدير من "قرية" ثموينثيموس في إقليم هيراكليوبوليس إلى هيرانيسوس، آتيتين من النبل لم تجب عليهما "ضريبة" الـ ١/٢ إلى اللقاء".

كما تشير أيضا إحدى البرديات^(٨٥) إلى أن محطة المكوس الموجودة في هيرانيسوس كانت تقوم بجباية المكوس المقررة علي البضائع المرسله منها إلى الإسكندرية.

وفي إحدى البرديات^(٨٦) التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م ذكر في موضعين منها، محطة للمكوس في سخيديا (ΣΧΕΔΙΑ) وذكر ناشر البردية أن سخيديا كانت مكاناً ذو أهمية علي القناة التي تربط الإسكندرية بالفرع الكانوبي للنيل^(٨٧).

وفي هذه المحطة كان يتم جباية المكوس المقررة علي البضائع التي تنقل عبر النيل إلى الإسكندرية، ولقد بلغ متوسط المكوس التي كانت تجبي علي البضائع من خلال هذه المحطة - من اثنين دراهمة إلى عشرة دراهمات^(٨٨).

لقد ذكرت محطة مكوس سخيديا أيضا عند الجغرافي سترابون^(٨٩) حيث ذكر أن "سخيديا تبعد عن الإسكندرية بحوالي أربعة سخينون (τετρασχοινον) وبها

مرسي (ναυσταθμον) للمراكب ذات الغرف التي يبحر عليها الحكام في طريقهم إلى مصر العليا (την ανω χωραν) كما أن بها أيضا مكس (τελωνιον) علي البضائع التي ترد إليها من الجنوب والتي تأتي إليها من الشمال". كما كان يوجد في أقصى جنوب إقليم هرموبوليس (الأشمونين)^(٩١) مركز للشرطة (φυλακαι)، وفيه كانت تحجي مكوس عن البضائع المرسلة عبر النيل من منطقة طيبة^(٩٢) ويطلق سترابون^(٩٣) علي هذا المركز، مركز شركة هرموبوليس (Ερμποπολιτικη φυλακη).

ويذكر لنا سترابون^(٩٤) مركزاً آخرًا من مراكز الشرطة، والتي كان من بين مهامها جباية المكوس الجمركية المقررة علي البضائع المرسلة عبر النهر من طيبة إلى الإسكندرية، وهو مركز شرطة طيبة (Θηβαικη φυλακη)، بالقرب من القناة المؤدية إلى تانيس (Τανις) (تونة الجبل^(٩٥)) أي القناة التي نعرفها اليوم باسم بحر يوسف^(٩٦).

ويستخلص "فريرز" (Fraser) من ذلك كله أنه كان يوجد في هذه المنطقة، أي المنطقة الواقعة في جنوب إقليم هرموبوليس وفي شمال منطقة طيبة، مركزان للشرطة، وأنه كانت تحجي مكوس هركية عند بعض مراكز الشرطة إن لم يكن جميعها^(٩٧).

ونستخلص من إحدى برديات الحية^(٩٨) والتي تعود عهد بطلميوس الثاني، أن البطالة قد أقاموا في أنحاء البلاد مراكز عديدة للشرطة (φυλακαι)، وأنه كان من بينها مراكز كثيرة علي النيل لتأمين سلامة الملاحة النهرية وضبط الملاحين الهاربين من السفن الملكية التجارية. وقد جاء في إحدى فقراتها: ^(٩٩)

"..... وإذا لم يسلمه إلى مركز الشرطة سوف يكون عرضة لنفس العقاب كلص، بالمثل، اترك الحراس في مواقعهم يراقبون البحارة الحاملين للعلامة ... من الأسطول، وبعد أن يقبضوا عليهم، عليهم أن يسلموهم إلى قائد مراكز الحراسة".
و تدل هذه البردية، علي وجود العديد من مراكز الحراسة علي امتداد نهر النيل تخضع لقيادة واحدة، وأن من مهام تلك المراكز هو ضبط الملاحين الهاربين من العمل في الأسطول الملكي، وإعادةهم إلى العمل مرة أخرى وكذلك مراقبة السفن التي تروح وتغدو عبر النيل وخاصة الملكية.

أيضا جاء في فقرة أخرى، من فقرات البردية ذاتها^(١٧):

"الأشخاص البحرون في النيل عليهم أن يرسوا أمام..... في الأماكن المحددة، ولا يبحرون أثناء الليل.... وأي من الأشخاص يفاجئ بطقس سي ويضطره أن يرسوا علي ضفة النيل، عليه أن يذهب إلى السلطات المختصة ويخبر الشرطة عن السبب والمكان الذي رسي فيه".

ونخلص من هذه الفقرة أيضا إلى أنه كان هناك العديد من مراكز الحراسة علي امتداد نهر النيل، وكذلك لأن "الأماكن المحددة" المذكورة في البردية، لابد أنها مراكز الشرطة أو علي الأقل أماكن قريبة منها، ويبدو أن تلك المراكز لم يكن يفصل بينها مسافات بعيدة، وذلك طبقاً لما جاء في البردية - حتى يستطيع الملاحون إذ ما اضطرتهم الظروف إلى أن يرسوا علي ضفة النيل يمكنهم اللجوء إلى أقرب مركز للشرطة.

في عهد فيلادلفوس كانت مهمة حماية النقل النهري موكلة إلى الشرطة النظامية، التي تكونت في الأساس لهذا الغرض، ولكن في البر فقط، ثم أوكل إليها، بالإضافة إلى مهامها الأمنية في تأمين وحماية النقل النهري والبري، مهمة تحصيل

الضرائب المكوس الجمركية في محطات الجمارك المنتشرة في جميع أنحاء البلاد وعلي الطرق المائية^(٩٨).

ولقد تردد في العديد من الوثائق البردية ذكر محطة للمكوس الجمركية موجودة في ممفيس (منف)، ومنها ما جاء في إحدى برديات الحية^(٩٩) والتي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م.

“ἐμ Μεμφει γραμματικὸν δραχμὴ α., ἐπὶ κατω φυλακῆς”
ويبدو أن هذه الخطة كانت مركزاً للحراسة كان من مهامها تحصيل الرسوم الجمركية عن البضائع التي ترد إلى ممفيس وتصدر منها.

كما ورد ذكرها أيضاً في إحدى برديات زينون^(١٠٠) والتي تعود إلى العام (٢٦١ ق.م) وهي عبارة عن خطاب مرسل من أحد رجال البلاط الملكي في الإسكندرية يشكو فيه من أن أحد موظفي سوسيستراتوس (Σωσιστρατος) رئيس محطة المكوس الجمركية في ممفيس، قد صادر وباع بعض الحديد الذي وجدوه علي أحد مراكبه.

ويبدو من خلال هذه البردية أن مهمة موظفي محطات المكوس لم تكن فقط تحصيل الرسوم الجمركية المقررة علي البضائع التي تحملها السفن، وإنما أيضاً إخضاع هذه السفن إلى تفتيش دقيق، ربما للتأكد من عدم وجود بضائع أو سلع لم تجب عليها مكوساً.

وفي بردية أخرى^(١٠١) تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م تتحدث عن تحصيل مكوس جمركية عن شحنات الغلال التي تمر بمحطة مكوس منف في طريقها إلى الإسكندرية. ولقد كانت قيمة المكوس الجمركية في ممفيس تقدر علي كل مائة أردب من حمولة السفينة بحيث يدفع علي كل مائة أردب، نولون (ναυλον) يقدر بمبلغ (٤٥) دراخمة نحاسية و (٤) دراخمتان فضية.

وتشير بردية أخرى^(١٠٢) تعود إلى عهد بطلميوس الرابع فيلوباتور، علي ما يبدو، إلى أن ممفيس كانت مركزاً للحراسة النهرية، ومقرّاً للمفتشين الذين يراقبون شحن السفن، ولكن يبدو أن هدف هؤلاء المفتشين لم يكن فقط مراقبة شحن السفن بل يبدو أيضاً أنه كان يدخل في نطاق عملهم تحصيل المكوس المحلية علي البضائع الواردة إلى ممفيس أو الصادرة عنها، أو لعل هذا المركز كان يضم مكاتب لتفتيش السفن وأخرى لتحصيل المكوس المحلية^(١٠٣).

وتشير بعض الوثائق البردية^(١٠٤) إلى وجود طريق نهرى يربط ممفيس بالإسكندرية منها وثيقة بردية تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م^(١٠٥) تتحدث عن نقل كمية من الغلال من ممفيس إلى الإسكندرية، جاء فيها:

"..... في الرابع والعشرين من شهر مسري يقر ديونيسيوس البحار (ناوكليروس) بأنه قد شحن فوق ظهر مركب مملوكة لإكسينودوس وإسكندر، وربانها اكتوريس بن باسيس من ممفيس، من خلال نيخميس، وكيل الكاتب الملكي للنقل إلى الصومعة الملكية في الإسكندرية".

وبالإضافة إلى الطريق النهرى الذي يربط ممفيس بالإسكندرية كان هناك طريق بري يربطهما بفيلاذلفيا^(١٠٦) وكانت القافلة التجارية التي تتجه منها إلى ممفيس، عليها أن تدفع في محطة المكوس الآتي: ١/٥ من ثمن الحبوب بالإضافة إلى ١/١٠٠ من ثمن دابة الحمل، ومبلغ آخر من أجل حراسة الصحراء، ومبلغ من أجل "ميناء ممفيس" ويبدو أن هذه المكوس كانت من أجل تحسين الطرق، وتسهيلها بين ممفيس وفيلاذلفيا، مما يساعد علي زيادة التبادل التجاري بينهما^(١٠٧).

ومما سبق يتضح لنا أن ممفيس كانت تشهد نشاطاً تجارياً كبيراً، وخاصة فيما يتعلق بمسألة النقل، سواء البضائع التي تنقلها منها إلى الإسكندرية أو التي ترد من الإسكندرية إليها (فراً) أو تلك التي تحملها القوافل من فيلاذلفيا إليها أو منها إلى

فيلاذلفيا، مما جعل منها مقراً هاماً لتحصيل الرسوم الجمركية ، كما كانت مركزاً هاماً لحراسة السفن، ومقراً للمفتشين.

وتشير إحدى الوثائق البردية^(١٠٨) إلى المكوس الجمركية التي كانت تجبي علي البضائع التي كانت تمر من بيلوزيون (Πηλουσιον) إلى الإسكندرية، حيث تحتوي هذه البردية علي تقييم مفصل لبضاعة مرسله، عبرت من منفذ الرسوم الجمركية في بلوزيوم في طريقها إلى الإسكندرية، وكانت تلك البضائع مشحونة علي ظهر سفينتين يقودهما كل من باترون (Πατρων) وهيراكليديس (Ηρακλειδης) ومن المحتمل أن هاتين السفينتين هما جزء من أسطول أبولونيوس (وزير مالية بطلميوس الثاني)، أي أن هذه الوثيقة البردية تتضمن المبالغ المستحقة من أبولونيوس عن البضائع التي استوردها من سوريا في العام السابع والعشرين من عهد فيلاذلفوس، ونستخلص منها أن البضائع المستوردة من الخارج كانت تنقسم إلى أربع فئات تبعاً لما يجبي عن قيمة كل منها من المكوس الجمركية^(١٠٩).

(١) الفئة الأولى: وهي البضائع التي كانت تجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٥٠%^(١١٠) وكانت تشمل النبيذ الحلو والنبيذ المكرر والنطل (وهو أول ما يرفع عن عصارة العنب السلاف) والزيت^(١١١).

(٢) الفئة الثانية: وهي البضائع التي كانت تجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٣٣ ١/٣ %^(١١٢). وكانت تشمل نبيذ خيوس وثاسوس^(١١٣).

وربما تعطينا كلمة "εισαγωγης" معني دقيق عن استيراد النبيذ من الخارج، حيث كانت تعني الرسوم الجمركية المفروضة علي النبيذ بأنواعه. وأما كانت متغيرة القيمة تبعاً لجودة الصنف منه^(١١٤).

(٣) الفئة الثالثة: وهي البضائع التي كان يجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٢٥%^(١١٥) وكانت تشمل غسل اتيكا و رودس و ليكيا وغيرها من البلاد الإفريقية، وكذلك الجبن واللحوم و الأسماك المجففة والإسفنج والجوز والرومان والآنية الفخارية^(١١٦).

(٤) الفئة الرابعة: وهي البضائع التي كان يجبي عليها مكوس جمركية بواقع ٢٠%^(١١٧) وكانت تشمل الصوف فقط^(١١٨).

وفضلاً عن هذه المكوس المرتفعة كانت هناك ضرائب إضافية تجبي لأغراض مختلفة منها:-

١- ضريبة الباب (أو الداخل) (διαπυλιον)^(١١٩): وكانت تفرض علي البضائع التي تنقل إلى داخل البلاد، أي التي تغادر بيلوزيون متجهة إلى الإسكندرية^(١٢٠).

٢- ضريبة صيانة أسطول (Τριηραρχημα)^(١٢١): وكانت تفرض من أجل صيانة الأسطول، وكانت متعددة الأشكال^(١٢٢).

٣- ضريبة الـ (Εκατοστη)^(١٢٣): وهي ضريبة إضافية كانت تجبي في بلوزيوم علي هيئة رسوم للميناء المحلي، وكانت تقدر بـ ١% من مجمل قيمة البضائع الواردة^(١٢٤).

٤- ضريبة (τετρακοσιαστη): يبدو من اسمها أنها كانت تجبي بواقع ¼% من قيمة البضائع الواردة^(١٢٥).

٥- ضريبة (διακοσιαστη): هي ضريبة إضافية كانت تجبي في الإسكندرية بواقع ½% من قيمة الواردات^(١٢٦).

٦- ضريبة الإبحار (εὐπλοίας): كانت تفرض بواقع نصف أوبول عن الميترتيس، ويبدو أنها كانت تجبي من أجل صيانة منارة الإسكندرية^(١٢٧) أو ربما كانت مخصصة لإيزيس آلهة فاروس^(١٢٨).

ومما سبق يتضح لنا أيضاً، مدي قيمة بلوزيون كمفتاح لمصر في الشرق تدخل عن طريقه كل منتجات سورية، كما كانت جماركها علي جانب كبير من النشاط في القرن الثالث ق.م ولكن بالرغم من ذلك، فإن نشاط بلوزيوم لم يكن شيئاً بالنسبة لنشاط الإسكندرية التي كانت موانئها تجذب إليها أنظار الشرق والغرب، فضلاً عن أن موانئها النهرية والتي كانت متصلة بالنيل عن طريق ترعة رشيد. كانت علي اتصال مباشر بطريق القوافل الموصل إلى أعماق القارة الإفريقية، وهكذا كانت الإسكندرية هي المركز الأساس الذي تستقبل عن طريقه مصر كل ما تحتاجه إليه من الخارج^(١٢٩).

ولقد اتخذ البطالمة مجموعة من التدابير كان من شأنها منع أي محاولات للتهرب من دفع المكوس الجمركية المقررة وتبين لنا ذلك من خلال إحدى الوثائق البردية^(١٣٠) والتي تضمنت أمراً ملكياً جاء فيه:

١- كان محظوراً منح إعفاءات من الأموال الملكية.

٢- عدم السماح بنقل أي سلع عبر النيل دون الحصول علي ترخيص (Συμβολον) رسمي يصدره الموظف المختص وتودع صورة منه عند موظف أخرى مختص^(١٣١).

ويبدو أن هذا التهرب كان يحدث علي الأقل في بعض الأحيان عن طريق الاستعانة بذوي النفوذ، ذلك أن رسالة^(١٣٢) موجهة إلى زينون (وكيل أعمال أبولونيوس وزير مالية بطلميوس الثاني) تحدثنا جباية مكوس جمركية علي الملابس المرسلة إلى الإسكندرية من ممفيس أو ما يجاورها، ويؤكد كاتب البردية أن شخصاً

مثل زينون يستطيع التخلص من مثل هذه المضايقات. وليس هذا هو المثل الوحيد الذي ينم عن الالتجاء إلى ذوي النفوذ للإعفاء من المكوس الجمركية، حيث تحدثنا إحدى البرديات أن زينون وكيل أعمال أبوللونوس قد قام باستيراد شحنة من البضائع والعبيد من غزا (Gazah) ولكن موظفي الجمارك قاموا بمصادرتها وكذلك العبيد، وذلك لأنه لم تحصل عنهم المكوس الجمركية المقررة، وأيضاً لعدم وجود تصريح رسمي بهم. وعندما علم أبوللونوس ووكيله كريتون (Κριτων) صرحوا إلى موظفي الجمارك بأن تلك البضائع تخص زينون، وبالتالي استعادهم زينون مرة أخرى^(١٣٣).

ولضمان عدم التهرب من دفع المكوس الجمركية، أيضاً كان قباطنة السفن قبل أن يبحروا بحمولاتهم عليهم أن يقسموا بأنهم لن يمرروا بمراكز الشرطة دون أن يقفوا. وذلك لدفع الرسوم المقررة علي ما يحملون من بضائع. ويدل علي ذلك ما جاء في إحدى برديات "زينون"^(١٣٤) بأن شخصاً يدعي "ميتخوبسيس" (Μετχωψις) ربان مركب مملوكة لأبوللونوس يقسم بأنه إذا شحن سفينة ببضائع عليها مكوس جمركية، فإنه لن يمر بمراكز الشرطة دون أن يقف.

وبالإضافة إلى المكوس الجمركية التي كانت تفرض علي انتقال البضائع والحيوانات، فقد كانت تفرض مكوس علي المسافرين عبر الطرق المؤدية من الإسكندرية إلى داخل البلاد (Χωρα) ونتبين ذلك من خلال القرار الملكي^(١٣٥).

الذي نص علي أن :-

"الأشخاص الذين يسافرون علي الأقدام من الإسكندرية إلى داخل البلاد بالطريق البري الذي يؤدي إلى.....والأشخاص الذين يعبرون عن ضفة إلى أخرى يجب ألا يدفعوا و ألا يؤخذ منهم أكثر من العوائد القانونية".

ولكن هذا القرار الذي نستقر منه هذه الحقيقة لا يحوي بمقتضاه^(١٣٦) وإن دل هذا القرار علي شيء، فإنما يدل علي أن فرض عوائد علي المسافرين، كما يدل علي عبث المكلفين بجمع هذه العوائد إذا يبدو أنهم كانوا يستبدون بالمسافرين ويجبون منهم لفائدتهم الخاصة أكثر مما يفرضه القانون^(١٣٧) وإذا كانت هذه الوثيقة لا تكشف هوية المكلفين بجمع العوائد علي المسافرين فإنه يبدو انه كان يقوم بذلك ملتزمون^(١٣٨).

ولقد تنوعت الوثائق^(١٣٩) التي نتبين منها فرض رسوم علي من يسافروا أو ينتقلوا من إحدى ضفتي النيل إلى أخرى . وجاء في إحدى هذه الوثائق :-

"في الخامس من شهر كيهك، العام السابع والأربعين قدم سيبوس إلى الخزانة المالية الملكية في كروكوديلوبوليس التي يتولي إدارتها أنطيوخوس رسم العبور (Προμίδων) من "باتوريس" (Παθωρης) عن الستة نفسها، أربعمئة دراخمة". ونظراً لكبر المبلغ المذكور في الوثيقة، يبدو أن سيبوس الذي قام بدفع الضريبة في الخزانة المالية الملكية في كروكوديلوبوليس، كان ملتزم هذه الضريبة، ولا مجال هنا لافتراض أن كروكوديلوبوليس كانت عاصمة إقليم أرسينوي وإنما - وكما جاء في الوثيقة - كانت عاصمة إقليم "باتوريس" التي كان بهاخزانة مالية تم إيداع رسم العبور بها^(١٤٠) ويتبين من وثائق عديدة أن رسوم العبور - عوائد المسافرين - (συνταξεις προμίδων) كانت تؤدي إلى الخزائن المالية الملكية في أماكن مختلفة مثل الحية و إدفو و ديوسبوليس ماجنا وأرسينوي^(١٤١).

وإزاء حرص البطالمة الشديد علي مواردهم من تحصيل الضرائب علي اختلاف أنواعها، فإنه يستبعد أن يكونوا قد تركوا مسألة نقل البضائع بطرق القوافل أو غيرها من الطرق البرية دون تنظيمها علي غط بمائل غط نقلها بالنيل^(١٤٢).

وكان الغرض الأساسي من فرض المكوس الجمركية الداخلية هو ملء الخزانة المالية البطلمية بأكبر قدر من عوائد تلك الجمارك، لذلك فقد كانت المكوس الجمركية الداخلية أكثر أهمية من تلك المفروضة لعي البضائع القادمة من الخارج^(١٤٣) والتي كان الهدف الأساسي منها حسب قول "فريزر" هو حماية الصناعات الوطنية وبشكل خاص الاحتكارات الملكية، وكانت تفرض بشكل خاص علي السلع التي لها نظير داخل البلاد^(١٤٤) ولوأن "بريو" تري أن الغرض الأساسي من المكوس الجمركية المرتفعة، لم يكن حماية المنتجات المصرية في حد ذاتها، بقدر ما كان الغرض منها حماية موارد الملك البطلمي منها^(١٤٥).

ثانياً: العصر الروماني:

بعد أن تحدثنا عن الضرائب والمكوس التي كانت مفروضة علي النقل في العصر البطلمي، يأتي الحديث عن الضرائب والمكوس التي كانت مفروضة علي النقل في مصر في عصر الرومان.

أولاً: الضرائب:

فرض الرومان العديد من الضرائب علي النقل البري والنهري، أي علي البضائع التي تنقل براً من إقليم إلى آخر، أو من مختلف الأقاليم إلى الإسكندرية في حالة النقل النهري، أو علي القوافل التجارية التي تنقل البضائع عبر الطريق الصحراوية التي تربط بين النيل والبحر الأحمر، فضلاً عن أنهم فرضوا ضرائب عديدة وبأشكال مختلفة علي دواب النقل.

(١) الضرائب المفروضة علي دواب النقل:

عندما غزا "أوكتافيوس" مصر ظلت أغلب أراضي مصر الجيدة في حوزة الإمبراطور الجديد. وتطورت الملكية الخاصة للحيوانات المتزلية بجميع أنواعها، ومن بينها حيوانات النقل، تطوراً تدريجياً يكاد يشبه في جانب منه تطور الملكية الخاصة

للأراضي^(١٤٦) فقد منح بعض الأفراد حق امتلاك الحيوانات بصفة دائمة في حالة الموافقة علي دفع ضريبة سنوية ثابتة^(١٤٧).

ولقد كان علي ملاك الماشية أن يقدموا تقريراً سنوياً إلى الحكومة بما في حوزتهم من ماشية وخاصة تلك التي تستخدم في النقل وذلك حتى يتسنى للحكومة فرض الضرائب اللازمة عليها.

ولقد كانت تقارير الماشية (απογραφαι προβατων) ترسل إلى حاكم الإقليم (الاستراتيجوس) والكاتب الملكي (الباسيليكيوجراميتوس) والي موظفين آخرين تربطهم علاقة بذلك^(١٤٨).

تقارير الجمال (απογραφαι καμηλων).

أول تقرير للجمال يمكن تحديده، يعود إلى العام ١٣٦ م. ولقد بلغ عدد تقارير الجمال من العام ١٣٦ م إلى ٢١٦ - ٢١٧ م واحد وثلاثين تقريراً من قري مختلفة، مثل قرية "ديونيسياس" و "كرانيس" ومن مدينة أرسينوي. ولكن الغالبية العظمي من تلك التقارير جاءت من سوكنوبايونيسوس، بداية طريق القوافل التجارية الهامة^(١٤٩).

وأول تقرير للجمال^(١٥٠) والذي يعود للعام ١٣٤/١٣٦ م اعد من قبل أحد مربي الجمال (καμηλοτροφος) من قرية كرانيس ومرسل إلى ستراتيغوس إقليم أرسينوي وهذا التقرير مشفوع بقسم بأن هذا المربي في حوزته الجمال ما يصل إلى اثنين وسبعين جملًا، وخمس وخمسون منهم كاملي النمو وسبعة عشر، لم يكتمل نموهم بعد، كما اشتمل التقرير أيضا علي أسماء ملاك الجمال، ويفترض ناشر البردية أن مربي الجمال، والذي يدعي "ديوسقوروس" يعمل كرئيس أو أكبر أفراد نقابة ملاك الجمال سنًا، وقد شاركه في عمل هذا التقرير ستة من أكبر أعضاء النقابة سنًا^(١٥١).

تقارير الحمير (απογραφαι ονων)

لم تكن تقارير الحمير متوافرة بكثرة مثل تقارير الجمال، ويرجع "والاس" قلتها إلى سببين محتملين:

أولاً: أن الحمير لم تكن جميعها خاضعة لفرض الضرائب.

ثانياً: أن التقارير الخاصة بالحمير التي تخضع للضرائب، ربما أعدت بطريقة ما تختلف عن تلك التي أعدت بها التقارير الصادرة من ملاك الجمال^(١٥٢).

ولقد اختلف المؤرخون حول إرسال التقارير الخاصة بالحمير والغرض منها، فبينما يرى "مير" (Meyer)^(١٥٣) أن تقارير الحمير كانت ترسل إلى موظفي الأقاليم (الاستراتيجوس و الباسيليكيوجرامتيوس) بغرض إعداد قوائم بالحمير التي تخضع للضرائب واحتساب قيمة الضرائب المختلفة. فإن "الليولين"^(١٥٤) يرفض رأي "مير" هذا علي أساس أن "مير" استند علي أن التقارير كانت ترسل إلى موظفي الإقليم بينما ثبت من خلال الوثائق البردية أن التقارير الخاصة بالحمير كانت ترسل إلى جامعي الضرائب، فضلاً عن أن "مير"^(١٥٥) افترض أن بردية (P. Hamb.I.33) كانت عبارة عن قائمة لملاك الحمير العموميين والخصوصيين، وان هذه القائمة جمعت بغرض فرض الضرائب، بينما يرى "الليولين" أن هذا الافتراض مشكوك فيه، لأن الوثيقة يبدو أنها أعدت بغرض تسجيل محترفي مهنة النقل (ανηλαται) وعدد حميرهم التي استخدمت في نقل الغلال وليس بغرض فرض الضرائب^(١٥٦). ويرى "سباستيان"^(١٥٧) (Sijpesteijn) أن التقارير كانت ترسل إلى جامعي الضرائب بغرض إعفاء الأشخاص الذين يستخدمون حميرهم في الزراعة أو التجارة من دفع ضرائب علي تلك الحيوانات.

ويرى "والاس" أن تقارير الحمير لم تكن ترسل إلى الاستراتيجوس و الباسيليكيوجرامتيوس كما في حالة الجمال. والماشية الأخرى (مثل، الأغنام والماعز)

بل كانت ترسل مباشرة إلى جامعي الضرائب المفروضة علي الحمير، وإن كان هناك بعض التقارير الخاصة بالحمير كانت قد أرسلت إلى موظفي الإقليم^(١٥٨).

كما أن "والاس" يري أن قيمة الضريبة المفروضة علي ذكر الحمار كانت أعلي أو أقل من القيمة المفروضة علي أنثى الحمار. أو ربما واحداً من تلك الفئات لم تكن خاضعة لفرض الضرائب أو الخدمة في السخرة^(١٥٩) وإن الحمير المستخدمة في الأعمال الخاصة بملكها اختلفت عن تلك التي تم تأجيرها للآخرين^(١٦٠).

ويتضح أن ملاك الحمير كانوا يرسلون تقارير بما في حوزتهم من حمير إلى جامعي الضرائب، فضلاً عن إرسالها إلى موظفي الأقاليم بغرض احتساب قيمة الضرائب المفروضة علي تلك الحمير، ولكن يبدو أن الحمير التي كانت تستخدم في الزراعة وربما تلك التي كانت تستخدم في التجارة قد أعفيت من فرض الضرائب، ويبدو أن الحمير التي كانت تخضع للضرائب هي تلك الحمير التي كانت تستخدم في النقل فقط، وبشكل خاص الحمير المملوكة ملكية شخصية، فلا يعقل أن الحمير العامة المملوكة للدولة والتي كانت والتي كانت تستخدم في النقل أيضاً، كانت خاضعة لفرض الضرائب.

بعد أن تناولنا الحديث عن تقارير الدواب التي كانت تستخدم في النقل والغرض منها، ومن الذي كان يرسلها، ومن الذي كانت ترسل إليه، سنتناول الآن الحديث عن الضرائب المفروضة علي دواب النقل، وسنكتفي هنا بعرض الضرائب المفروضة علي الحمير والجمال.

(أ) الضرائب المفروضة علي الحمير (Τελεσµα ονων)

لقد كان هناك العديد من الضرائب التي كانت مفروضة علي الحمير منها:

١ - ضريبة (πενθημερος ονων) = (عمل الحمير للدولة لمدة خمسة أيام)

وقد فرضت فقط علي ملاك الحمير، وكان ملاك الحمير طبقاً لهذه الضريبة، إما أن يقدموا الحمير إلى الدولة لكي تظل تحت تصرفها لمدة خمسة أيام، أو انهم عليهم أن يقدموا إلى صومعة الغلال الملكية كمية من الغلال توازي عمل الحمير لمدة خمسة أيام^(١٦١) وذلك طبقاً لما جاء في بردية^(١٦٢) ذكرت أن بعض الأشخاص قد قدموا حميرهم للعمل لدى الدولة، بينما آخرون لم يكونوا يملكون حميراً قد قدموا كمية من الغلال تعادل قيمة العمل الذي كانت حميرهم ستؤدي له لدى الحكومة.

ويشير "لليولين" إلى أن ملاك الحمير أيضاً كانوا يقدمون إلى الدولة غلالاً أو أموالاً، مقابل إعفائهم من ضريبة الخمسة أيام المفروضة علي الحمير (πενεθημερος ονων) ويستند في رأيه هذا إلى ما جاء في إحدى البرديات حيث أن أحد ملاك الحمير كان عليه أن يدفع $\frac{7}{17}$ من سعر الحمار، أو الحمير التي كان يملكها مقابل إعفائه من هذه الضريبة^(١٦٣) وأيضاً إلى ما جاء في إحدى البرديات^(١٦٤) بأن أحد ملاك الحمير دفع ثمانية دراخمت مقابل الإعفاء.

٢- ضريبة الستة دراخمت (εξαδραχμια)

وقد فرضت علي الحمير بقيمة سنوية تعادل ستة دراخمت وكان الملتزمون المختصون بتحصيل هذه الضريبة يطلق عليهم (εξειληφοτες) أي محصلو ضريبة الستة دراخمت^(١٦٥) والتقارير الخاصة بالحمير كانت ترسل إليهم لتقييم الضريبة المفروضة عليهم وغالبية التقارير الخاصة بالحمير أتت إما من إقليم أوكسيرينخوس أو من إقليم هرموبوليس، و أرسلت إلى ملتزمي ضريبة الست دراخمت^(١٦٦) والجدول الآتي يوضح ذلك.

الضريبة	المكان	التاريخ	المرجع
οι εξειληφοτες την εξαδραχμια των ονων	أوكسيرينخوس	٣-٤ ق.م	P. Oxy, XII, 1457.

P. S. 1, VII, 785	٩٣ م	هرموبوليس	οι εξειλφοτες την εξαδραχμιαν των ονων
P. Sarap. 3	١١٩ م	هرموبوليس	οι εξειλφοτες την εξαδραχμιαν των ονων

وعلي الرغم من أن الضريبة كانت تسمى ضريبة الست دراهمات نسبة إلى مقدارها، إلا أن هناك من الوثائق ما يشير إلى أن هذه الضريبة دفعت بمقدار خمسة دراهمات وواحد أوبول^(١٦٧).

ويرجع "لليولين" هذا التناقض بين اسم الضريبة وبين الكمية المدفوعة إلى أن بعض الأشخاص ربما سعوا إلى الإعفاء أو الخصم من جزء من هذه الضريبة^(١٦٨).

٣- ضريبة (διπλωμα ονων):

ويدل اسمها "ضريبة الترخيص" (License tax) علي أن دافعها ربما تمتع بالإعفاء من شيء ما^(١٦٩) ويشير "لليولين" إلى أن دافعها ربما أعفي من العمل في خدمة الدولة^(١٧٠).

(ب) الضرائب المفروضة علي الجمال (Τελεσμα καμηλων)

ويرجع فرضها إلى العام من ١٣٦ ميلادية إلى العام ٢١٦ ميلادية وذلك حسب التقارير المتعلقة بالجمال والتي أرسلت من قبل مربي الجمال إلى ستراتيغوس إقليم أرسينوي لاحتساب الضرائب المفروضة عليها^(١٧١).

وتشير هذه التقارير إلى نوعين من الجمال، الجمال الناضجة (Τελειοι καμηλοι) والجمال غير الناضجة (Πωλοι καμηλοι)^(١٧٢).

ويشير "والاس" إلى أن الجمال غير الناضجة ربما لم تكن تخضع للضرائب، علي أساس أنها لم تدرب علي الخدمة في القوافل التجارية وعلي الرغم من ذلك فإنه ليس هناك دليلاً أكيد بأن الجمال الصغيرة في العصر الروماني كانت تعفي من فرض الضرائب لفترة طويلة^(١٧٣) وفي إقليم أرسينوي ربما كانت الضرائب المفروضة علي الجمال

تقدر بـ عشرة دراهمات عن الجمل الواحد في العام^(١٧٤). ولكن يبدو أن هذه القيمة كانت غير ثابتة حيث نتبين من خلال إحدى البرديات^(١٧٥) وهي عبارة عن قائمة بالمبالغ المدفوعة من قبل بعض الأشخاص كضريبة علي ما يمتلكونه من جمال. أن قيمة الضريبة كانت غير منتظمة أو ليست ثابتة، حيث جاء في هذه البردية أن قيمة الضريبة كانت ١١ دراهمة وذكرت هذه القيمة ثلاث مرات "كما جاءت القيمة (٥) دراهمات (٤) أوبول "ميتين"، و(٦) دراهمات، ٢ دراهمة "ميتين"، ودراهمة "مرة واحدة" و(١١) دراهمات خصصت للـ (φορος δευτερος) "إيجار ثان" علي الرغم من أن "والاس" يشير إلى عدم وجود دليل علي أن الـ (φορος) أو "الإيجار" قد دفع من قبل مستأجري الجمال أو الحمير من الدولة^(١٧٦).

(ج) ضرائب الحراسة (Τελος φυλακία)

كانت تفرض مقابل توفير الحراسات اللازمة لتأمين البضائع المنقولة أو تأمين المسافرين أنفسهم، وكانت تصرف لإعاشة الحراس الذين يقومون بهذه الخدمات، ومن هؤلاء الحراس.

(١) حراس الصحراء (Ερημοφυλακες)

وقد كان وجودهم ضرورياً لحماية القوافل التجارية التي تسافر بين الفيوم وواحات الصحراء الغربية (الصحراء الليبية) وقوافل الحمير والجمال التي تمر بين الفيوم و ممفيس^(١٧٧) فضلاً عن حماية البضائع المستوردة والمصدرة من والي مصر، إذ أن حراس الصحراء كانوا يقيمون في العديد من مراكز أو أبراج الحراس والمحطات علي امتداد الطرق الصحراوية وخاصة تلك التي تربط بين النيل والبحر الأحمر وذلك لتأمين المسافرين والبضائع المنقولة عبر تلك الطرق ضد قطاع الطرق واللصوص وجباية المكوس الجمركية منها في الوقت نفسه^(١٧٨).

وفي إقليم أرسينوي كانت ضريبة حراس الصحراء تجبي علي حدود الإقليم، ويفترض "والاس" أن هذه الضريبة كانت ضريبة إضافية بلغت ٣% علي المرور بين إقليم أرسينوي ووحدات الصحراء الغربية. ولقد جمعت بغرض إعاشة شرطة الصحراء، ومع أنه ليس هناك دليل علي أن هذه الضريبة قد فرضت علي البضائع المنقولة إلا أنه ليس من الممكن ألا تكون هذه الضريبة قد فرضت خاصة وأنه في وقت الثورات ووقت زيادة هجمات اللصوص وقطاع الطرق، كان وجود شرطة الصحراء ضرورة لا غني عنها^(١٧٩).

إن ضريبة حراس الصحراء، وهي الوحيدة من بين الضرائب المفروضة في محطات المكوس الموجودة علي حدود إقليم أرسينوي التي كانت تجبي علي الجمال والحمير التي لم تكن تحمل حمولات، ولم يكونوا أنفسهم بغرض التصدير. وكانت هذه الضريبة علي الحمير التي لا تحمل حمولات تقدر بدراخمة واحدة، وعلي الجمال التي لا تحمل حمولات بقيمة (٢) دراخمة^(١٨٠) فكانت الجمال التي تسافر بين "بروسوبيس" (Προσοπιτος) في الدلتا وبين سوكنوبايونيسوس في أرسينوي، تفرض عليها ضريبة قدرها ٨ دراخمت^(١٨١). ولابد أن هذه الضريبة قد حصلت علي تلك الإيصالات المستخرجة من محطات المكوس القائمة علي حدود الأقاليم الثلاثة التي مرت بها الجمال أثناء رحلتها، مقابل السماح لها بالمرور، ويفترض "والاس" أن الثمانية دراخمت التي حصلت علي الجمال كانت ستة دراخمة ضريبة علي الجمال و دراختان لصالح ضريبة حراس الصحراء^(١٨٢).

(٢) حراس النهر (Ποταμοφυλακες)

اتسمت عمليات النقل النهري منذ القرن الأول الميلادي بالسمة العسكرية فقد شارك الجنود في الإشراف علي السفن المحملة بالبضائع في النيل^(١٨٣) وتذكر لنا الوثائق انه في عام ١٣م، كان المرافق لشحنات القمح كحارس أو (إيبيلوس) لها جندي من الكتيبة الثانية والعشرين. وفي عام ٤٢م رافق قائد المائة (هكاتونتارخي)

(Εκατονταρχη) حوالة سفينة من القمح كانت مبحرة من النيل كحارس أو إيبيلوس لها^(١٨٤) كما تشير إحدى البرديات^(١٨٥) والتي تعود إلى عام ٧٧م، إلى أن حارس من الفيلىق الثاني كان يرافق سفينة محملة بالبضائع في رحلتها إلى الإسكندرية. وكانت مهمة هؤلاء الحراس حماية السفن وما تحمله من بضائع ضد أي خطر قد يتعرض له أثناء رحلتها^(١٨٦).

ومن أجل الإنفاق علي حراس النهرى كانت تجبى ضريبة (υπερ ποταμοφυλακιδων) خاصة بهم يطلق عليها اسم "بوتاموفيلاكيدون" أو "ضريبة الحراسة النهرية"، والتي اختلفت قيمتها من مكان لآخر فمن نقش من الفاتنين كانت تجبى بمقدار دراجة واحدة وثلاثة أوبولات أو دراجة واحدة وأربعة أوبولات، وذلك بعد عام ١٢٨م، وفي جنوب غرب طيبة كان مقدارها أربعة أوبولات في عام ٧٦م، وفي الفيوم اختلفت من قرية إلى أخرى. ففي قرية يوهيميريا مثلاً كانت واحد ونصف أوبول، وفي سوكنوبايونيوسوس كانت واحد أوبول، وبالرغم من ذلك وجد إيصال في سوكنوبايونيوسوس يرجع إلى العام ١٧٤م قيمته دراجة واحدة وأربعة وثلاثة أرباع الأوبول^(١٨٧) وربما تزايدت القيمة بمرور الوقت. وبالإضافة إلى ضريبة حراس النهر كانت تجبى ضريبة كانت تسمى ضريبة محطات الحراسة النهرية، وكانت تجبى من أجل الإنفاق علي بناء وصيانة محطات الحراسة النهرية^(١٨٨).

(ج) ضرائب نقل الحصول (φορετρον)

لقد فرضت الدولة العديد من الضرائب علي نقل المحاصيل، بمراحله المختلفة،

ومنها:

(١) ضريبة النقل علي ظهور الحمير (φορετρον ονηλαται) وقد فرضت في العصر البطلمي وكانت تدفع من أجل تكلفة النقل البري (ονηλαται) عند نقل المحصول من الحقل إلى صومعة الغلال الملكية وذلك علي ظهور الحمير وظلت قائمة في العصر الروماني^(١٨٩).

(٢) ضريبة نقل الأنونا (للمواد التموينية) (φορετρον ευθηνιας) وكانت في العصر البطلمي عبارة عن إمدادات مخصصة لإطعام سكان الإسكندرية. وفي العصر الروماني، استخدمت الأنونا لإطعام أهالي الإسكندرية بالإضافة إلى إرسال الأنونا العسكرية والمدنية إلى روما^(١٩٠) ومن المفضل أن نربطها بأول ظهور للقب "يوثينيارخيس" (ευθηνιαρχης)^(١٩١).. ويعني "مراقب التموين" وهو أحد المناصب البلدية التي أنشأها الإمبراطور أغسطس (٢٧ ق.م - ١٤م)^(١٩٢).

ولقد كانت عقوبة تصدير الحبوب من مصر الوسطي سواء إلى مصر السفلي أو العليا، هي الموت وذلك في حالة إذا ما كانت هناك تعليمات بإرسالها إلى الإسكندرية^(١٩٣) وذلك ربما يوضح لنا مدى أهمية الأنونا بالنسبة للأباطرة الرومان. وكانت إمدادات الغلال المهمة الرئيسية لمجلس البلدية، وأصحاب المناصب البلدية^(١٩٤).

(٣) ضريبة النقل العامة (δημοσια φορετρα) ويبدو أنها كانت خاصة بنقل الغلال من صوامع الغلال إلى الوجهة الأخيرة للغلال أو علي الأقل المتجهة إلى المخطات التي تقع بالقرب من النهر وخصوصاً عندما أصبح النقل خدمة إلزامية^(١٩٥). وربما كانت هذه الضريبة تحمي كضريبة إضافية أو تكميلية، لتغطية أي عجز في تكاليف النقل. ولقد دفعت هذه الضريبة من قبل مستأجري الأراضي الملكية والأراضي الخاصة^(١٩٦).

(٤) ضريبة الغلال الإضافية (προσμετρομενα)

لقد وضع الرومان مقاييس عالية للغلال التي سوف يتم شحنها إلى روما، لذلك فقد حرص الرومان علي أن تكون الغلال التي يقدمها دافعوا الضرائب نظيفة غير مغشوشة ومنخولة. ولهذا السبب أيضاً فرض الرومان هذه الضريبة، كمكيال إضافي يضاف إلى الشحنة لتغطية أي عيب قد يظهر بالشحنة، بأن تكون مثلاً غير نظيفة أو مغشوشة أو بها تراب أو بها نقص في الوزن. ومن ثم فإن هذه الضريبة تعوض تلك العيوب^(١٩٧). فضلاً عن أن تلك الضريبة كانت تفرض لتغطية تكلفة نقل الحزم (δραγματηγιας) والأجولة (σακκηγιας) التي كانت تنقل عن طريق الحمير والجمال من الحقل إلى صوامع الغلال المحلية^(١٩٨).

(٥) ضريبة نقل الحزم (δραγματηγια)

ويبدو أنها كانت مفروضة علي مستأجري أراضي الدولة وذلك لتغطية تكلفة نقل أجولة الغلال من الحقل عن طريق دواب النقل الخاصة بالدولة^(١٩٩).

(٦) ضريبة نقل الأجولة (φορετρον σακκηγιας):

ويبدو أن هذه الضريبة كانت مفروضة علي مستأجري الأراضي العامة والخاصة^(٢٠٠) وكانت هذه الضريبة يتم توصيلها أحياناً مع ضريبة (δημοσια φορετρα)^(٢٠١).

(٧) ضريبة الفرق/أو الاختلاف (διαφειρον φορετρον)

ويبدو أنها كانت ضريبة تكميلية لتغطية أي عجز في تكاليف النقل^(٢٠٢).

(٨) ضريبة (φορετρα επικλασμου) = (تقليم أشجار الفاكهة /أو

التطعيم)^(٢٠٣)

ليس واضحاً تماماً الغرض الذي فرضت من أجله هذه الضريبة ولكن ربما فرضت علي نقل المحاصيل من صوامع الغلال إلى النهر^(٢٠٣).

(٩) ضريبة النقل السريع (φορετρον επισπουδασμου).^(٢٠)

وكانت خاصة بالنقل عبر النهر من الميناء إلى الإسكندرية، وكما يبدو من اسم هذه الضريبة أنها خاصة بالخدمة العاجلة لنقل الغلال^(٢٠٤) ولقد ذكرت هذه الضريبة في العديد من الوثائق^(٢٠٥) وكانت تدفع في بعض الأحيان نقداً^(٢٠٦) وفي أحيان أخرى عيناً^(٢٠٧) وكانت في بعض الأحيان يتم توحيدها مع ضريبة الـ (προσμετρομενων)^(٢٠٨) وأحياناً أخرى مع ضريقتي الـ (δραγματηγιας) والـ (σακκηγιας)^(٢٠٩).

(١٠) ضريبة النقل (φορετρον).

وكانت تفرض علي نقل الغلال برأمن الصوامع إلى الميناء وتبين ذلك من خلال إحدى البرديات^(٢١٠) حيث نجد أن هذه الضريبة فرضت نظير نقل كمية من القمح والشعير من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء.

(١١) ضريبة التولون (ναυλον)

ويبدو أنها كانت تحجب علي نقل الغلال من ميناء الإقليم إلى الميناء الرئيسي في الإسكندرية^(٢١١) كما يبدو أن ضريبة التولون هذه وضريبة الـ (φορετρον) قد استخدمتا نوعاً ما بطريقة التبادل أي وضع أحدهما أو استعماله مكان الآخر^(٢١٢).

(١٢) ضريبة الـ (σιτολογικον)

وكانت تفرض علي المزارعين مقابل وزن الغلال الخاصة بهم، وهي مصطلح جديد ربما كان يعني الإكراميات أو "البقشيش" ويبدو أن أمناء المخازن (σιτολογοι) كانوا يحصلون عليها مقابل قيامهم بوزن الغلال^(٢١٣).

(١٣) ضريبة الـ (σιτομετρικον)

وكانت تفرض لصيانة مكايل الغلال. وكانت موجودة في العصر البطلمي^(٢١٤).

ثانياً: المكوس الجمركية:

لقد ارتبط النقل ارتباطاً وثيقاً بالتجارة، إذا أن البضائع والسلع التجارية تحتاج إلى عدد ضخم من وسائل النقل البرية منها أو المائية؛ لذلك فقد فرضت المكوس الجمركية علي البضائع، وكذلك علي وسائل النقل التي تحملها من مكان لآخر، ولقد خضعت التجارة داخل البلاد وخارجها إلى نوعين من المكوس الجمركية:

النوع الأول: المكوس الجمركية الخارجية.

وهي التي تجبي علي البضائع القادمة من الخارج. وكانت تجمع علي حدود البلاد.

النوع الثاني: المكوس الجمركية الداخلية.

وهي التي كانت تجبي علي البضائع الداخلية التي تنقل داخل البلاد من إقليم إلى إقليم، وكانت المكوس الجمركية الخاصة بها تجمع في الحدود الشمالية والجنوبية لإبستراتيجيا (ἐπιστρατηγία) إقليم هيتانوميا و أرسينوي، وكذلك علي صادرات و واردات العديد من الأقاليم الأخرى^(٢١٥).

وفي العصر الروماني كان هناك العديد من محطات المكوس الجمركية، ومعظمها كان موجوداً في العصر البطلمي، ومنها محطة المكوس أو مركز الحراسة (φυλακή) الموجود في هرموبوليس ماجنا وفيه كانت تجبي مكوساً علي البضائع القادمة عبر النيل من منطقة طيبة^(٢١٦) كما كان هناك أيضاً مركزاً للحراسة في سخيديا (Σχηδία)^(٢١٧).

كما كان هناك محطة للمكوس الجمركية في ممفيس، و كرانيس، و فيلادلفيا، و باكخياس، و سكتوبايونيسوس و إقليم أوكسيرينخوس وغيرها من محطات المكوس المنتشرة عند حدود الأقاليم ونهاية طرق القوافل وكذلك في الموانئ النهرية والبحرية، علي امتداد الطرق الصحراوية^(٢١٨).

أولاً: مكوس ميناء ممفيس (Λιμενος Μεμφιδος)

لقد خدمت ممفيس كميناء هام، القرى الشمالية لإقليم أرسينوي. وتلقي هذه المكوس الرومانية الجديدة الضوء علي الحمولات التي كانت تنقل عبر البر وعبر الماء من خلال ممفيس^(٢١٩).

لقد ثبتت المكوس الخاصة بميناء ممفيس (Λιμενος Μεμφιδος) من خلال العديد من الإيصالات من إقليم أرسينوي^(٢٢٠) وكذلك من خلال العديد من برديات إقليم أوكسيرينخوس، ولقد جمعت هذه المكوس علي كل من الواردات والصادرات التي تعبر من خلال ممفيس، وكذلك علي البضائع المنقولة براً بين القيوم وممفيس، وكانت المكوس تدفع في محطات المكوس في القرى التي تقع بالقرب من حدود إقليم أرسينوي، حيث أن الإيصالات المتعلقة بالصادرات، صدرت عن طريق محطات المكوس تلك، وأنها قدمت إلى الميناء الرئيسي في ممفيس، و الغرض من جباية تلك المكوس علي البضائع قبل أن تصل إلى ممفيس وهو الرغبة في تجنب التأخير علي البضائع قبل أن تصل إلى ممفيس وهو الرغبة في تجنب التأخير الناتج عن ازدحام الميناء^(٢٢١).

ولدينا إيصال صادر من محطة مكوس سوكتوبايونيسوس يتعلق بدفع مكس ميناء ممفيس جاء فيه:-

"حورس دفع في محطة مكوس سوكتوبايونيسوس المكس الخاص بميناء ممفيس (Λιμενος Μεμφιδος) من أجل تصدير (εξαγωγή) ستة أراذب من نبات البيقة (نبات علفي) (οροσος)^(٢٢٢).

و إيصال آخر صادر أيضا من محطة مكوس سوكتوبايونيسوس جاء فيه:

"دفع إلى محطة مكوس سوكتوبايونيسوس من أجل ميناء ممفيس، تصدير حمولة حمار، أراذب من الزيتون الطازج، وأراذب آخر من التمر"^(٢٢٣).

وإيصال آخر صادر من محطة مكوس باكنخياس، جاء فيه:

"دفع في محطة مكوس باكنخياس المكس الخاص بميناء ممفيس من قبل بانيسيس (Πασις) للاستيراد (ισαγωγ) علي خمسة حمير، ثمانية وعشرون من جرار النبيذ^(٢٢٤)"

وفي إيصال آخر صادر من محطة مكوس كرانيس، جاء فيه أن مكساً خاصاً بميناء ممفيس دفع من قبل رجل يحمل معه عشرة أراذب من القمح من كرانيس إلى ممفيس علي جمل ومهر^(٢٢٥).

ولكن من سوء الحظ فإن أين من الإيصالات السابقة والخاصة بميناء ممفيس لم يذكر لنا مبلغ المكس، ولكن من إيصالات أخرى صادرة من بوابة المكوس (πυλη) في باكنخياس من أجل مكس ميناء ممفيس دفع من قبل بانيسيس في الإيصال الأول علي تصدير سعف النخيل، ثلاثة أراذب في الإيصال الآخر دفع أرددين^(٢٢٦).

ولقد ذكر "والاس" أن قيمة المكس الخاص بميناء ممفيس يبدو أنه كان بواقع ٣% من قيمة الحمولة سواء المصدرة أو المستوردة^(٢٢٧).

وفي إحدى البرديات^(٢٢٨) التي تعود إلى العام ١٠٤ م، وهي عبارة عن تقرير شهري للمكوس الجمركية في إحدى قري أرسينوي (ربما كانت باكنخياس^(٢٢٩)) فرض مكس علي الصادرات والواردات التي تعبر من خلال ميناء ممفيس، ولقد فحص هذا التقرير في الميناء الرئيسي في ممفيس.

ويرجح كل من "والاس"^(٢٢٩) و"جونسون"^(٢٣٠) أن هذا المكس الذي فرض علي الصادرات والواردات، الواردة في البردية هو مكس ميناء ممفيس. ولقد فرض هذا المكس علي ما تحمله دواب النقل، وبخاصة الحمير من سلع سواء بغرض التصدير أو الاستيراد (مثل القمح، والعدس، والشعير، والفاصوليا، والتمر، والملح، والزيتون، والسلك، والكرات، والنبيذ، وزيت الزيتون، والصوف، والبيقة، والثوم، وبذور

الخضراوات، والجلد، والحديد، والخشب) كما فرض علي استيراد وتصدير الخيول والحمير^(٢٣١). ولقد بلغ إجمالي الإيصالات الخاصة بمكس ميناء ممفيس في هذا الشهر، وهو شهر توت ألف وتسعة دراجة وواحد أوبول وهو المبلغ الذي أرسل إلى الخزنة العامة^(٢٣٢).

وهناك بردية^(٢٣٣) تعود إلى العام ١٥٠م وهي أيضاً عبارة عن تقرير للمكوس الجمركية في قرية سوكنوبايونيسوس بإقليم أرسينوي. ولقد شمل هذا التقرير المكوس المفروضة علي البضائع المصدرة والمستوردة خلال خمسة أشهر (هاتور- وكيهك- وطوبة- وأمشير- وبرمهات) وهذه المكوس هي مكوس ميناء ممفيس، ولقد بلغ إجمالي الإيصالات الخاصة بمكس ميناء ممفيس خلال الأشهر الخمسة ١٢١٣ دراجة.

وفي إحدى البرديات^(٢٣٤) المؤرخة بالعام ١٣٩ ميلادية - وهي من أهم الوثائق التي تتعلق بالمكوس الجمركية - شكوى مقدمة إلى ابستراتيجوس من شخص يدعي بابوس (Παβους) من قرية سوكنوبايونيسوس يعمل حارساً^(١) (αραβοτοξότης)^(٢) في محطة مكوس نفس القرية وهذه الشكوى بخصوص اختلاس أموال من الخزنة العامة من قبل شخص يدعي بوليديوكيس (Πολυδευκης) وآخر يدعي هارباجاليس (Αρπαγαθης)، والاثنان يعملان حراسا في نفس محطة المكوس، ويبدو أن الأموال التي تم اختلاسها خاصة بمكس ميناء ممفيس، ولقد قدمت هذه الشكوى في البداية إلى مشرفي التومارخية. (محافظة) (της νομαρχίας επιτηρηται) ولكن يبدو أنه لم تتخذ خطوات جادة حيال أي من الحارسين المختلسين، مما جعل صاحب الشكوى إلى تقديمها إلى الإبستراتيجوس.

بالإضافة إلى أن مكس ميناء ممفيس فرض علي الحمولات التي تنقل براً، فقد فرض أيضاً علي الحملات التي تنقل عبر القنات المائية إلى النيل، وخير دليل علي ذلك بردية^(٢٣٥) تعود إلى القرن الثالث الميلادي، وهي عبارة عن دفعات من أجل

ميناء ممفيس من عاصمة الإقليم أرسينوي وقرى إيباس (Απιας) و إسكندرية نيسوس (Αλεξανδρι Νησος) و هرموبوليس و ثيوكسينيس (Θεωξηνις) وماجيس (Μαγαις) و فيلاجريس (Φιλαγρις) وجميعهن يقعن في قسم ثيمستيس بإقليم أرسينوي.

وفي بعض تلك الأماكن بعض من قوافل الحمير والجمال بدأت رحلتها، أحياناً، عن طريق البر إلى ممفيس، ولكن ما يحملونه من بضائع، كان في الغالب يتم شحنه إلى ممفيس عن طريق المراكب النهرية التي تمر عبر الترغ^(٢٣٦).

وفي هذا الجدول (بناء علي ما ورد في البردية) قيمة المكس الخاص بميناء ممفيس الذي يجبي في القرى السبعة.

القرية	الإقليم	القسم	دراخمة	أوبول	خالكي
إيباس	أرسينوي	ثيمستيس	٤٠	-	٦
أرسينوي	عاصمة الإقليم	-	٨١	-	٦
إسكندرية نيسوس	أرسينوي	ثيمستيس	٤٠	-	٦
هرموبوليس	"	"	٤٠	-	٦
ثيوكسينيس	"	"	٤٧	٣ ١/٤	-
ماجيس	"	"	٨٠	١ ١/٢	-
فيلاجريس	"	"	٨٠	١ ١/٢	-

ونلاحظ من خلال هذا الجدول أن المبالغ المفروضة من أجل ميناء ممفيس في أرسينوي العاصمة وقرى ماجيس و فيلاجريس متساوية تقريباً، وأكبر من المبالغ المفروضة في قرى إيباس وإسكندرية نيسوس و هرموبوليس والتي بلغت ٤٠ دراخمة ٦ خالكي ويفترض "والاس" أن تلك المبالغ الخاصة بميناء ممفيس تم جبايتها علي حمولات السفن من تلك الأماكن خلال فترة محددة من الوقت^(٢٣٧).

ولقد ثبت وجود الضريبة الخاصة بميناء ممفيس في إقليم أوكسيريخوس أيضاً وتبين لنا ذلك من خلال إحدى برديات أوكسيريخوس^(٢٣٨) والمؤرخة بالعام ١٨٢م العام الثاني والعشرين (ربما من حكم الإمبراطور كومودوس) وقد جاء فيها:

"العام الثاني والعشرون، السابع والعشرون من شهر بؤنة علي حساب ما يملكه يوليوس سيرايبون (Ιουλιου Σαραπιωνος) دفع إلى كالياس (Καλλεας). قبطان (κυβερνητης) من أجل مكوس ممفيس (εις Τελη Μεμφεως) علي شحنته التي تبلغ تسعون (٩٠) بروسويت (Προσωπιτων)^(١) من الزيتون (ελαιας) مرسله من إقليم أرسينوي ، وسبعة جرار وعشرون صندوقاً من العسل، من أجل كلاوديا إيسيدور (Κλαυδια Ισιδωρα) بمفردها، مائة وستون دراجة، وهو الذي سوف يدفع الحساب. دعه يدفع الحساب إلى سيرايبون، ستة عشرة دراجة (١٦ دراجة)"

في هذه البردية نجد أن مبلغاً قدرة مائة وستون (١٦٠) دراجة دفع مقدماً لربان سفينة، لكي يستخدم في دفع مكس ميناء ممفيس (Τελη Μεμφεως) علي تسعين مكيال من الزيتون والعسل.

وفي إحدى برديات أوكسيريخوس أيضاً^(٢٣٩) المؤرخة بالقرن الأول أو الثاني الميلادي تحتوي علي حساب نقل كمية من القمح من أوكسيريخوس إلى ممفيس عبر النيل. ولقد احتسبت قيمة المكس علي حمولة مركبين من القمح علي هيئة عمودين في البردية.

الحمولة الأولى: (العمود الأول) قدرت بـ (٥٥٠) أردباً دفعت مكساً قيمته (٤٤) دراجة.

الحمولة الثانية: (العمود الثاني) (٥٤٠) أردب دفعت (٤٣) دراجة بواقع (٨) دراجة لكل مائة أردب

وفي بردية ثالثة^(٢٤٠) من برديات أوكسيرينخوس، نجد أن شحنة دفعت من أجل ميناء ممفيس مكس قدره مائة وتسعة عشر دراهمة.

وفي بردية رابعة^(٢٤١) من أوكسيرينخوس تعود إلى القرن الثالث الميلادي. نجد أن قيمة المكس الخاص بميناء ممفيس علي شحنة من النيذ مرسله من أوكسيرينخوس إلى ممفيس بلغ ثلثمائة دراهمة، وكانت كمية النيذ أربعمائة جرة (من الفخار) (Κεραμίων) أي أن الشحنة دفعت $\frac{1}{2}$ ٤ أوبول علي كل جرة.

ونلاحظ أن القيمة المأخوذة كمكس علي النيذ، والتي بلغت ثلثمائة دراهمة كانت كبيرة علي غير العادة، حيث أنها كانت نقل عن تلك القيمة التي جاءت في البرديات السابقة بكثير^(٢٤٢).

ثانياً: محطة مكوس هرموبوليس ماجنا:

تقع هرموبوليس علي الحدود الجنوبية لإقليم السبعة "هيتانوميا"، كما أنها تفصل إستراتيجية هيتانوميا و أرسينوي من إستراتيجية طيبة، وكانت هذه المحطة موجودة منذ العصر البطلمي حيث جاء ذكرها عند أجاثارخيديس (Agatharchides)^(٢٤٣).

وذكر "سترابون" أنه في أقصى جنوب إقليم هرموبوليس كان هناك مركز للشرطة (φυλακή) وفيه كانت تجبي مكوس عن البضائع المرسله عبر النيل من منطقة طيبة. وأطلق سترابون عليه مركز شرطة هرموبوليس^(٢٤٤). وليس معروفاً إذا ما كانت البضائع المشحونة عبر النهر قد خضعت للمكوس في هرموبوليس ربما فشل سترابون في ذكر ذلك، ولكن نظراً لأن التجارة المنقولة عبر النهر كانت أكثر أهمية يحتمل أن مكوساً قد جبت عليها^(٢٤٥).

ثالثاً: مكوس أخرى:

١- مكس الخمس والمراقبة (επιστατείας και πεμπτης)

ويعني اسم هذين المكسين أنهما كانا من أجل المراقبة والخمس (١/٥) ويدلّو أن مكس الخمس (πεμπτης) كان مكساً إضافياً قدر بـ ٢٠% وكان يجبي علي المبالغ الخاصة بمكس ميناء ممفيس علي الحمولات الصادرة والواردة. أما مكس الإبتاتيا (επιστατεία) (المراقبة / الإشراف) فكان يفرض علي الحمولات من أجل إعاشة المشرفين الذين كانوا يشرفون علي الحمولات^(٢٤٦).

ولقد جاء ذكرها في بردية^(٢٤٧) تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، تبين منها أن هذين المكسين كانا يجبيان علي المبالغ الخاصة بميناء ممفيس. كما نجد أيضاً أنهما جيا في أرسينوي عاصمة إقليم أرسينوي وكذلك في بعض القرى التابعة لقسم ثيمستيس التابع لإقليم أرسينوي والجدول الآتي يوضح ذلك بالإضافة إلى قيمة مكس الإبتاتيا.

القرية	الإقليم	القسم	دراخمة	أوبول	خالكي
إيباس	أرسينوي	ثيمستيس	٢٨	٢	٢
أرسينوي	عاصمة الإقليم	-	٥٦	٣	٦
إسكلدرية نيسوس	أرسينوي	ثيمستيس	٢٨	٢	٢
هرموبوليس	"	"	٢٨	٢	٢
نيوكستيس	"	"	١٥٣	٥	٢
ماجيس	"	"	٥٦	٥	٢
فيلاجريس	"	"	١٩٩	١	٤

ويذكر "والاس" أن المشرفين الذي جبي من أجلهم هذا المكس ربما كانوا يقيمون في منطقة ما علي القناة التي تمر خلالها السفن الخاصة بأي من تلك القرى (المذكورة بالجدول السابق)^(٢٤٨) وإن كان "جونسون" يفترض أن تلك المكوس

فرضت بغرض دفع المرتبات الخاصة بالحراس الذين يعملون بمحطات المكوس الموجودة في تلك القرى^(٢٤٩) وإن كان رأي "والاس" هو الأرجح لأن كلمة (επιστατεια) تعني "مكس الإشراف" وليس مكس الحراسة "(φυλακια)".

ولقد كان مكس الخمس (πεμπτης) أي ٢٠% من مكس ميناء ممفيس، و مكس الإشراف (επιστατεια) عادة حوالي نصف قيمة ضريبة ميناء ممفيس^(٢٥٠).

ونلاحظ من خلال الجدول السابق أن قيمة المكس في حالة الشحن عن طريق السفن من قريتي ثيوكسيتيس و فيلاجريس قد تضاعفت $\frac{1}{4}$ و $\frac{1}{2}$ مرة علي التوالي. هذه المضاعفة في القيمة الخاصة بمكس الإشراف ربما نتج عن مخالفة النظم الخاصة بالمكوس. وعندما يتم اكتشاف مثل هذه المخالفة يتطلب الأمر تفريغ الحمولة وتفتيشها بدقة، لذلك فإن الأجرة الخاصة بمكس الإشراف كانت تزيد بشكل طبيعي^(٢٥١).

(٢) مكس (ερουνητικου)

و كان يفرض من أجل المفتشين الذين يقومون بفحص المكوس أو تفتيشها، ولقد جاء ذكره في العديد من برديات أوكسيرينخوس، بلغ في إحداها ٤ دراخمة^(٢٥٢)، وفي ثانية فقدت قيمته^(٢٥٣)، وفي ثالثة ٤ دراخمة^(٢٥٤). وفي نفس البردية جعل مكس خاصاً للمفتشين قدر بـ ٤ دراخمة واحدة وأوبول^(٢٥٥).

(٣) مكس القانون الجمركي (νομος Τελωνικος) (أو أنظمة المكوس)

وكان يجبي علي البضائع المنقولة عبر النيل، وكذلك علي البضائع القادمة عبر موانئ البحر الأحمر^(٢٥٦)، مقابل تفريغ وفحص حمولة التجار (εμποροι) وفي حالة عدم اقتناع موظف الجمرك المستول (Τελωνης) ببيان الحمولة أو شك في التصريح الموجود مع التاجر، أو اكتشف أي شيء غير مصرح به كان يقوم بمصادرته.

فإذا ما ثبت صحة التصريح تعين علي موظف الجمرك أن يعوض التاجر عن تكلفة تفريغ سفينته، ذلك أن هذا المكس كان يدفع مقدماً^(٢٥٧).

ولدينا بردية^(٢٥٨) تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي، تبين منها هذه التنظيمات الخاصة بالمكوس، وخاصة علي الشحنات القادمة من الشرق من بلاد العرب وساحل التروجلودتيكا (الصومال). ولقد جاء في نهايتها بعد سرد السلع المستوردة والمكوس المفروضة عليها الآتي:

".....ولكن لو أن موظف الجمرك رغب في عدم شحن الحمولة، فإن التاجر من يشحن الحمولة، ولو أن أي شيء اكتشف غير ما صرح به، سوف يتعرض للمصادرة، ولكن إذا وجد شيء آخر، فإن موظف الجمرك سوف يرد إلى التاجر تكلفة عدم التحميل، وسوف يستلم (التجار) من هؤلاء الموظفين بالجمارك تصريحاً مكتوباً لكي لا يكونوا عرضة لتهم خاطئة فيما بعد.....".

(٤) مكس (ρ και ν)

وكان هذا المكس يقدر بـ ٣% من قيمة البضائع سواء المستوردة أو المصدرة، وكان جامعو المكس الخاص بميناء ممفيس هم أيضاً الذين يقومون بجمع هذا المكس وخاصة في القرى التي تقع علي حدود إقليم أرسينوي. ولقد ثبت صحة هذا المكس من خلال عدد كبير من الإيصالات من إقليم أرسينوي، ويبدو أنه كان يجبي في جميع أنحاء مصر ولكن ليس تحت نفس الاسم^(٢٥٩).

(٥) مكس (Ενομήτιον)

ويبدو أنه فرض مقابل استخدام الطرق الممتدة عبر الصحراء الشرقية من قفط إلى البحر الأحمر. فضلاً عن أنه يجبي من أجل استخدام الموانئ وكان يجبي من السفن^(٢٦٠).

(٦) مكس (٧٤٥٧)

ويبدو أنه كان يجي من السفن، مقابل استخدام الرصيف (رصيف الميناء) سواء مقابل الشحن أو التفريغ، ولقد ذكر هذا المكس في بردين من برديات أوكسيريخوس، الأولى^(٢٦١) ذكر في موضعين منها. أولهما جي علي جمولة مركب بلغت (٥٥٠) أردباً من القمح، وبلغت قيمة المكس ستة دراهمات. وثانيهما^(٢٦٢) جي علي جمولة مركب بلغت (٥٤٠) أردب من القمح، وبلغت قيمة المكس أيضاً ستة دراهمات.

وفي البردية الثانية^(٢٦٣) جي علي جمولة مركب من الفاصوليا، وبلغت قيمة المكس خمسة دراهمات وخمسة أوبول.

رابعاً: رسوم المغادرة.

في العصرين البطلمي والروماني، كان الذين يرغبون في مغادرة البلاد لابد لهم من الحصول علي ترخيص يسمح لهم بمغادرة البلاد وذلك كما يجبرنا "سترابون"^(٢٦٤).

ولكننا لا نعرف شيئاً عن المبالغ الخاصة بتلك التراخيص، فالمواطنون الرومان كانوا مطالبين، عند مغادرتهم لمصر أن يحملوا وثائق (γραμματα) إما بالإضافة إلى التراخيص (αποστολος) أو كبديل عنها^(٢٦٥).

ولقد كان منح التراخيص (αποστολοι) من اختصاص الأيديوس لوجوس (ιδιος λογος) (مراقب الحسابات) وذلك في القرن الأول الميلادي وربما النصف الأول من القرن الثاني الميلادي ولكن في النصف الثاني من القرن الثاني الميلادي تولي الوالي أمر إصدار التراخيص^(٢٦٦) حيث كان الوالي وحده هو الذي يملك حق التصريح للأفراد بدخول البلاد ومغادرتها.

وقد أحكمت رقابة مداخل ومخارج مصر أحكاماً شديداً لدرجة أنه يتعذر علي أي شخص مغادرتها دون إذن السلطات^(٢٦٧).

ولقد كانت المسائل المتعلقة بمغادرة البلاد عن طريق البحر بدون جواز بالسفر (αποστολος) تقع تحت طائلة سلطة الوالي، حيث كانت تفرض غرامة علي الأشخاص الذي يجوز لهم مغادرة البلاد بحراً، ذلك إذا ما غادروها بدون الحصول علي جواز بالسفر، وتقدر تلك الغرامة بثلاث أملاكهم. وإذا صدروا عبيداً لهم دون جواز بالسفر تصادر كل أملاكهم^(٢٦٨).

ولدينا بردية^(٢٦٩) تعود إلى العام ٢٤٦ ميلادية وهي عبارة عن طلب تقدمت به سيدة تدعي أوريليا مايكيانا (Αυρηλιας Μαικιανης) إلى والي مصر (επαρχω Αιγυπτου) فاليريوس فيرموس (Ουαλεριω Φερμου) ملتمسه منه أن يكتب إلى مدير ميناء فاروس (Εκπλευσαι) لكي يسمح لها بالخروج (بالسفر) من البلاد وفقاً للعادة المتبعة. ولا ندري أكانت أوريليا في زيارة لبعض أقاربها في مصر أم كانت مقيمة فيها وتطلب تصريحاً بالسفر لزيارة أهلها في موطنها الأصلي ببلدة سيديتيس (Σιδιτιδος) في إقليم بامفاليا بآسيا الصغرى (تركيا حالياً)^(٢٧٠) ولقد جاء في هذا الطلب:

"إلي فاليريوس فيرموس، والي مصر، من أوريليا مايكيانا من سيديتيس. أرغب سيدي، في أن أبخر عن طريق فاروس: لذلك أتوسل إليك أن تكتب إلى المسئول (البروكوراتور) في فاروس لكي يسمح لي بالمغادرة. كالمعتاد. وداعاً"^(٢٧١).

ولدينا نقش^(٢٧٢) يعود إلى العام ٩٠ م (والمشهور بتعريفه فقط) نئين من خلاله المكوس الجمركية التي كانت مفروضة علي المسافرين عبر طريق الصحراء الشرقية بين قفط وموانئ البحر الأحمر، وهي كالآتي:—

الضريبة	القيمة بالدراخمة
ضريبة المرور (πιττακιον) لربان سفينة في البحر الأحمر	٨ دراهمات
ضريبة لـ	٦ دراهمات
لمراقب	١٠ دراهمات
لخارس	١٠ دراهمات
لبحار	٥ دراهمات
لنجار سفن (بينها أو يرممها)	٥ دراهمات
لصاحب المهنة (حرفي)	٨ دراهمات
لبائعات الهوي	١٠٨ دراهمة
نساء البحارة	٢٠ دراهمة
نساء الجنود	٢٠ دراهمة
إذن مرور الحمل	١ أوبول
للختم علي التصريح	٢ أوبول
علي رحلة العودة لكل رجل قادم	١ دراهمة
علي رحلة العودة لكل امرأة قادمة	٤ دراهمات
للحمار	٢ أوبول
للعربة المغطاة	٤ دراهمات
صاري المركب	٢٠ دراهمة
عارضة الشراع	٤ دراهمات
للعربة الجنائزية (ذهاب وعودة)	١ دراهمة، ٤ أوبول

وإذا نظرنا إلى تعريفه فقط السابقة نجد الآتي:

- أن الترخيص الذي تم شراؤه في فقط لم يعط الحق لمستلمه بمغادرة البلاد، ولكن لكي يسافر عبر الطريق من فقط لأي من موانئ البحر الأحمر^(٢٧٣).
- كل الحيوانات أو العربات المستخدمة في النقل عبر الطرق البرية إلى فقط إلى ساحل البحر الأحمر، والتي كانت تحت رعاية الحكومة (أو تابعة لها) كان مطلوب منها أن يكون معها إذن بالمرور (πιττακιον) والذي بموجبه يسمح لها باستخدام الطريق مقابل رسم يحصل منها. بالنسبة للجمال كان إذن المرور يتكلف للحصول عليها واحد أوبول، بالإضافة إلى اثنين أوبول مقابل ختم هذا التصريح (الإذن) (σφραγισμος) الإجمالي (٣) أوبول^(٢٧٤).
- أما بالنسبة للحمار فقد بلغ المكس المفروض عليه اثنين أوبول وهو ضعيف قيمة المكس المفروض علي الجمل. وبينما يفسر "نافثالي لويس" هذه الزيادة في مكس الحمار. بأن الجمل يستهلك مياهاً أقل من الحمار علي طول الطريق^(٢٧٥) يفسرها "والاس" بأن هذا المكس المفروض علي الحمار يشمل أيضاً مكس الختم علي التصريح (σφραγισμος)^(٢٧٦) ولكن يبدو أن تفسير "نافثالي لويس" هو الأقرب إلى الصواب؛ وذلك لأنه يبدو أن قيمة الختم علي التصريح هي قيمة ثابتة و ليست متغيرة، أي أنها لا تتحدد حسب نوع التصريح. فإذا افترضنا أن قيمة مكس الحمار ماثلة لقيمة مكس الجمل (أي واحد أوبول) فإذا أضفنا إليها قيمة مكس الختم سوف تصبح ثلاثة أوبولات وليس اثنين (كما يقترح "والاس").

• إن المكس المفروض علي العرب كان ٤٠ دراهمة، كما أن المسافرين كان مطلوب منهم أن يحصلوا علي إذن بالمرور (πιττακιον)، كل رجل عليه أن يدفع ١ دراهمة، وكل امرأة ٤ دراهمة، تلك الرسوم كانت واحدة لكل الأشخاص^(٢٧٧).

• إن المكس الرئيسي كان يجبي من كل المسافرين علي الطرق بشكل متفاوت، فالرجال كان مطلوب منهم أن يدفعوا من خمسة إلى عشرة دراهمات (الحارس، البحار، الحرقي) بينما النساء كن يدفعن مبلغ اكبر من الرجال، عشرون دراهمة (نساء الجنود والبحارة).

• إن المكس علي بائعات الهوي كان كبيراً... ذلك ربما لأن الحكومة رفعت من قيمة المكس الخاص بمن بغرض الحد من نشاطهم وربما هذه هي الحالة الوحيدة التي أبدت فيها الحكومة اهتماماً بالتعاليم الأخلاقية^(٢٧٨).

• كما أن المكوس التي كانت مفروضة علي نساء البحارة والجنود الذين يعملون في خدمة البحر الأحمر كانت أيضاً أعلي من تلك المفروضة علي المسافرين الآخرين، وذلك لأن الزواج لم يكن مسلم به بالنسبة للرجال المتطوعين ولأن القرصنة كانت شائعة علي البحر الأحمر مما تتطلب معه وجود قوات ضخمة من الجنود والبحارة لحماية السفن المبحرة والقضاء علي القرصنة^(٢٧٩).

• كما نجد أن المكس المفروض علي نقل صاري المركب عبر الطريق قد بلغت عشرين دراهمة، وأربعة دراهمة من أجل عارضة الشراع و دراهمة و ٤ أوبولات مقابل مرور المركب الجنائزي^(٢٨٠).

ويلاحظ أن المكوس الخاصة بقطر أصطلح عليها باسم (αποστολιον) بالتصغير من كلمة (αποστολος)، وتدخل ضمن اختصاص موظف يسمى

"أرابارخ" (Αραβαρχ) أي رئيس الأعراب (البدو). ومن الواضح أنه يدخل ضمن سلطته القضائية تحصيل رسوم عبور الطرق من قفط إلى موانئ ميوس هورموس وبرينيكي "التروجلودتيك" وربما ليوكوس ليمن. وكانت الرسوم تجمع عن طريق جامعي الضرائب (μισθωται). وكان التصريح يحتوي علي التعريفة التي كانت تحدد بناءً علي أوامر والي مصر، عن طريق قائد جبل برينيكي، الذي كان القائد العسكري للمنطقة، ومن المحتمل أنه كان المسئول عن تنفيذ هذه المهمة^(٢٨٠).

ولقد كان الغرض من مكوس (αποστολιον). علي الأقل، دعم الموارد المالية الخاصة بصيانة الطرق من قفط إلى موانئ البحر الأحمر، وإنشاء المخطات (الهيدريوماتا) علي طول تلك الطرق. وكذلك من أجل إعاشة الحراس الموجودين في تلك الطرق. وربما الحراس الذين كانوا يرافقون القوافل التجارية عبر الطرق. وفي نفس الوقت لابد أن يؤخذ في الاعتبار أن تلك الرسوم كانت مكوساً ولم تدفع فحسب من أجل خدمات مقدمة من قبل الحكومة. لأن تكلفتها بالنسبة للحراس والحرفيين لم تكن أكثر من البحارة، وبالرغم من أن الحراس والحرفيين دفعوا (٣) دراهمات زيادة عن البحارة^(٢٨١).

خامساً: رسوم العبور المفروضة علي حمولات دواب النقل:

لقد كان هناك العديد المكوس التي تفرض علي الحمولات التي تنقل برأً علي ظهور الدواب، ولقد سبق أن أشرنا إلى بعض منها أثناء حديثنا عن مكس ميناء ممفيس وغيرها من المكوس الأخرى، ولكن نتناوله هنا بشيء من التفصيل.

ولدينا بردية تعود إلى العام ١٠٤ ميلادية^(٢٨٢) وهي عبارة عن تقرير شهري (لشهر توت) لإحدى محطات المكوس ربما كانت محطة مكوس سوكنوبايونيوسوس إحدى القرى الشمالية لإقليم أرسينوي^(٢٨٣). ونتبين منها أنه كان هناك مكوساً

جمركية مفروضة علي البضائع التي تحملها حيوانات النقل مثل الحمير (ovoι) الخيول (ιπποι) والثيران (Boes).

حيوان النقل	الكمية	قيمة المكس	القيمة الإجمالية للمكس
حصان	٢	١٣ دراجة	٢٦ دراجة ٢ أوبول
ثور	١	٢ دراجة	٢ دراجة
حمار	٥	١٣ دراجة	٦٦ دراجة ٤ أوبول

ومن خلال هذا الجدول نجد أن قيمة المكس بالنسبة للخيول بلغت ١٣ دراجة ١ أوبول، وبالنسبة للثور ٢ دراجة، وبالنسبة للحمار ١٣ دراجة ٢ أوبول علي كل حولة.

وربما يرجع سبب التفاوت في قيمة المكس إلى نوعية ما تحمله دابة النقل وليس إلى الكمية^(٢٨٤).

وفي إحدى البرديات^(٢٨٥) التي تعود إلى القرن الثاني أو الثالث الميلادي وهي عبارة عن إيصال بالمكوس الجمركية المفروضة علي حولة حمار بلغت ستة جرار من النبيذ. مقابل المرور عبر القيوم في قرية كيني (Kaiνη)، ولقد بلغت قيمة المكوس أو ٢% من قيمة الحموله. ولقد جاء فيها الآتي:

- 1- Τετελωνηται δια πυλης Kaiνη ρ και ν ,
- 2- Αυρηλιος Πλουταμμων
- 3- ισαγων επι ονω ενι
- 4- οινου κεραμια εξ.

ومن هذه البردية يتضح لنا أمران:

الأول : وجود محطة للمكوس الجمركية في قرية كيني إحدى قري إقليم

أرسينوي.

الثاني: أن مكس ال- ρ και ν والذي سبق وان تحدثنا عنه كان يجبي علي ما تحمله دواب النقل مقابل السماح لها بالمرور كما أننا نجد كلمة (Τετελωνηται) والتي تعني "السماح بالعبور". قد ذكرت في العديد من البرديات التي تتعلق بفرض مكوس جمركية علي البضائع التي تحملها دواب النقل مقابل السماح لها بالعبور، وتقريباً بنفس الصيغة الواردة في البردية السابقة. ومنها بردية عبارة عن إيصال صادر من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس. يفيد بأن الأشخاص المذكورين بالإيصال قد دفعوا ما عليهم من رسوم جمركية للحمولات التي معهم^(٢٨٦).

وتشير هذه البردية إلى أن مكساً قد تم جبايته في محطة مكوس سوكنوبايونيسوس علي جملة من زيت الزيتون وستة أرابد من القمح وقدرت قيمة المكس بعشرين دراخمة و ٢ أوبول وبناءً عليه فإن صاحب الحمولة ويدعي بابريس (Παπιρις) قد استلم أذنًا بالمرور يفيد بأنه قد سدد ما عليه من مكوس واجبة.

وفي بردية أخرى^(٢٨٧) إذن بالمرور موجه أي حراس الصحراء محطة مكوس سوكنوبايونيسوس للسماح لحامله بالمرور لأنه أدى ما عليه من مكوس والتي بلغت ٢ دراخمة علي جملة حمارين بغرض التصدير. وجاء في هذه البردية:

- 1- Τετελωνηται δια πωλης Νησου Σοκνοπαιου
- 2- ερημοφυλακίας Στοτοης
- 3- εξαγων σκευοφορυσ ονουυς δυο
- 4- ιχνους δραχμας δυο.

كما أن هناك العديد من الإيصالات التي تبدأ بالفعل (παρες/παρετε)

ويعني "دعه يعبر أو دعه يمر"

ومن هذه البرديات^(٢٨٨) بردية تشير إلى أمر صادر من مسئول بإحدى محطات المكوس الجمركية إلى حراس الصحراء بالسماح لشخصين هما أورينا (Ωρειωνα) و أمونيوس (Αμμωνιον) بالمرور بصحتهما جملين وحمارين، وقد جاء فيها:-

1. Αἰλιος Εὐδαιμων Χερίστης φρο ()
2. και αλλων ... () ερημογυλαξι χαιρειν
3. πατετε Ωρειωνα
4. και Αμμωνιον μετα
5. καμηλων β ονων β.
6. ετους κδ επειφ
7. κθ.

وهناك بردية أخرى^(٢٨٩) وهي عبارة عن إيصال صادر من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس.

2-παρες δια πυλης Σοκνοπαιου Νησου ρ Παβουτι.
وبردية ثالثة^(٢٩٠) عبارة عن إيصال صادر من محطة مكوس تبتونيس يتعلق بفرض مكس ١ أو ٢% (ρ και ν) علي حمولة جمل.

2-παρες δια πυλης Τεπτυνεως ρ και ν Αρονι εις
αγουτι καμηλων
والجدول الآتي يوضح المكوس الخاصة بالعبور في محطات المكوس المختلفة^(٢٩١)
والتي تحتوي علي الفعل (παρες / πατετε) ، بمعنى: فلتأخذ، أو فلتأخذوا.

النص	البردية
παρετε	BGU, XII, 2304, 1.3
παρετε	P. Fauad. Grawford, 34,1.1.
παρετε	P. Reinach, II, 95,1.4
ερημοφυλαξι χαιρειν παρετε Διδυμον	BGU XII, 2305, 1.2
παρετε Διδυμον	BGU XIII, 2306, 1.2
Διδυμον παρετε	BGU XIII, 2306, 1.6
παρες δια πυλης Βακχιαδος Απειλατι	P. Fay, 67, 1.1
παρες	P. Lond , III, 1265 (a) (p.36)1,1
παρες	P.Lond. III, 1265 (b) (p.36)1.1
παρες	BGU XIII, 2316.1.1
παρες	BGU III, 766, 1.1
παρες Παουτα εισαγοντα.	SB XII, 109061, 1
παρες δια πυλης Νησου Σοκνοπαιου	SPP XX11, 105,1.1
παρες / παρετε	BGU, XIII, 2309,1.1
παρετε παπειτι ελαιου κτλ.,	BGU,XIII, 2307,11.4-5
παρες / παρετε δια πυλης Φιλαδελφειας	P. Aberd inv. 42, 11.1-3
παρες	P. Lond. II, 316 (c) (P. 89) 1.1
παρες	P. Coll. Youtie, I, 47, 1.1
παρες	SB XII, 10914, 1.1

ويتضح لنا من الجدول السابق أن المكس المفروض علي حمولات دواب النقل مقابل السماح لها بالمرور كان يجبي في معظم إن لم يكن جميع محطات المكوس وخاصة في المحطات الموجودة بقري إقليم أرسينوي مثل سوكتوبايونيوسوس و تبتونيس و باكخيلاس وميناء فيلادلفيا.

- رسوم العبور المفروضة علي جمولات دواب النقل التي تعبر خلال الطرق

الصحراوي:

كان هناك رسوم للعبور تفرض علي جمولات دواب أو علي دواب النقل نفسها نظير السماح لها بالعبور من خلال الطرق الصحراوية بين النيل والبحر الأحمر، ويذكر "سترابون" أنه كانت هناك مكوس تفرض علي البضائع القادمة من خلال موانئ البحر الأحمر إلى داخل مصر مقابل السماح لها بالعبور حيث ذكر :

" وكانت تجبي مكوساً علي السفينة المسافرة، والقادمة، والمكوس الثقيلة علي البضائع الثمينة" (٢٩١)

وكانت هناك ضريبة تقدر بـ ٢٥\% تفرض علي البضائع التي تدخل مصر مقابل إصدار تصريح يسمح لها بالمرور إلى داخل البلاد (٢٩٢).

ويشير "باجنال" إلى وجود نوعين من المكوس الخاصة بتصريح المرور

(παρημι).

النوع الأول: يصدر من مراقب محطة المكوس الجمركية وموجه إلى موظفين آخرين، كانت تربطهم بطريقة أو بأخرى علاقة بالمكوس الجمركية.

النوع الثاني: يصدر عن طريق موظفين غير محددين ومن المحتمل انه موجه إلى مراقبي محطات المكوس الجمركية (٢٩٣).

والنوع الأول يبدأ بأسماء الموظفين الذين أصدروا تصريح المرور، أما النوع الثاني يبدأ مباشرة بأمر (παρες / παρετε) متبوع باسم المكس الذي كان يجب أن يجمع في حالة عدم وجود إذن بالمرور (٢٩٤).

بينما يفترض "سباستيان" أن المجموعة الثانية قد صدرت من قبل موظفين مختلفين عن هؤلاء الذين استعملوا أو أصدروا المجموعة الأولى وأشار إلى أن مصرفي الدولة (τραπεζιται) هم الذين أصدروا تصاريح المجموعة الثانية (٢٩٥) وهناك

بعض "الشقافات" المعروفة بنصوص "برنيكي" والتي تعود إلى الربع الثالث من القرن الأول الميلادي تشير إلى أن ضريبة الإذن بالمرور وحدث من كل مكان في مصر، وأن إذن المرور كان يصدر كنتيجة لدفع المكس في مكان واحد، وفي حالة عدم وجود إذن بالمرور فإن المكس كان يجني مقابل منح التصريح بالمرور، وكان هذا المكس يدفع عند بوابة المغادرة فضلاً عن دفعها عند الوصول^(٢٩٦).

ويبدو من صيغة الإيصالات الصادرة من محطة مكوس سوكنوبايونيسوس أن المرسل إليهم كانوا حراس الصحراء، مما يعني أن إذن المرور قد صدر من محطة المكوس في سوكنوبايونيسوس لكي يتم السماح لحامله بالعبور من خلال شرطة الصحراء الذين يصادفهم حامل جواز المرور في بعض الأماكن بعد مغادرته محطة المكوس^(٢٩٧) وفي شقافة برنيكي فإن المرسل إليهم جوازات المرور هم موظفون من برنيكي وليس أماكن تقع علي الطريق أثناء مرورهم^(٢٩٨) ولابد من جوازات المرور قد تشير بعد ذلك إلى أن حامل الجواز قد أدى ما عليه من مكوس جمركية في مكان سابق من المحتمل في فقط عندما تغادر البضائع وادي النيل متجهة إلى برنيكي، حيث أن السفر كان سهلاً وتحت السيطرة عليه من قبل الإمبراطورية الرومانية، عن طريق شبكة من الطرق الصحراوية والخطات^(٢٩٩).

ولقد كانت المكوس المفروضة علي البضائع متفاوتة، إذ كانت المكوس المفروضة علي البضائع المعدة للتصدير أعلي من تلك المعدة للاستهلاك^(٣٠٠).

وأخيراً لدينا بعض الشقافات التي تشير إلى إصدار تصاريح المرور، ولكن بمعرفة الحاميات العسكرية الموجودة علي امتداد الطرق الصحراوية الممتدة من النيل حتى البحر الأحمر^(٣٠١).

ومنها علي سبيل المثال:

"من أنطونينوس (Αντωνεινος) قائد المائة (εκατονταρχης) المتمركزة في طريق بورفايريت (Πορφυρειτου)، بعد التحية . اسمح بالمرور (παιρετε) لأربعة رجال (ανδρας τεσσαρες) وأثنين من الحمير (ονους δυο) شهر بابه (٣٠٢).

"من أنطونينوس، قائد المائة المتمركزة في طريق كلاوديانوس (Κλαυδιανως) بعد التحية، اسمح بالمرور لأربعة من الرجال وعشرين حمرا، العشرون من شهر هاتور" (٣٠٣).

"من أنطونينوس، قائد المائة المتمركزة. بعد التحية، اسمح بالمرور لرجلين.... شهر هاتور" (٣٠٤).

"من أوريليوس أنطونينوس، قائد المائة المتمركزة في طريق بورفايريت، بعد التحية، اسمح بالمرور لرجلين، العاشر من شهر كيهك" (٣٠٥).

ونتين من هذه الشقافات أن المكس الذي كان يجبي مقابل السماح بعبور الطريق لم يكن يجبي فقط علي دواب النقل أو علي ما تحمله من بضائع ولكن أيضا علي الأفراد الذين يسافرون خلال تلك الطرق.

و في النهاية نستطيع أن نقول أن كلا من البطالة والرومان قد فرضوا ضرائب ومكوس متعددة علي وسائل النقل وما تحمله من بضائع وكذلك علي الأفراد الذين يستخدمون الطرق البرية. وخاصة تلك التي تمر من خلال الصحراء الشرقية. كما أنهم وخاصة الرومان قد فرضوا مكوسا علي مغادرة البلاد وكل تلك الضرائب والمكوس كانت تصب في الخزانة الملكية.

هوامش الفصل الخامس

(1) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 314. 315.

(٢) عاصم حسين، المرجع السابق، ص ١٦٥.

(3) P. Tebt. 6, 11, 28-36.

(4) Wallace, Op. Cit. pp. 258-276; Rostovtzeff, Large Estate, p. 12.

(5) Wallace, Op. Cit., p. 77.

(6) Rostovtzeff, SEHHW, pp. 267, 268.

(7) Ibid, p. 315.

(8) P. Hib. I, 95, 11.1-14. (B.C 256/255).

(9) Ibid, p. 264.

(10) Ibid, 11.1-14.

(11) Ibid, p. 264.

(12) P. Tebt., I, 172 (Late 2nd Cent. B.C).

(13) P. Hib., I, 1; col., III, 1.38 (about 260 B.C).

(14) P. Hib, I, 95, p.264.

(15) P. Hib. I, 80, recto, 11.6-14 (B.C. 250).

(16) Ibid. intro, p. 235.

(17) P. Hib., I, 115, (250 B.C).

(18) P. Tebt., I, 93;

عن هذه الضريبة أنظر أيضا:-

- P. Tebt, 39; 44; 82; 1053;

- P. Hib, 1137; P. Petrie. I, 25 (2) 21.

(١٩) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩١.

(٢٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٣٢٩.

(21) P. Tebt, III, 856 (about 171 B.C).

(22) Ibid. Comment Line, 18.p. 86.

(23) Ibid. Comment Line, 36.

(24) P. Tebt, III, 786, (about 138 B.C).

(25) P. Tebt, III, 856, Comment Line, 42, p. 86..

(26) Ibid, Comment Lines, 19-20, 159-63.

(27) P. Hib, I, 110, Comment Line, 14.p. 291.

(28) P. Hib, I, 98, 11.19-20.

(29) P. Tebt, III, 823, 1.15; I, 5, 1.85.

(٣٠) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩١-٩٢.

(31) P. Hib, I, 110; p. Tebt. I.92, Comment Lines, 9-11, pp.409-910.

(32) P. Tebt, I, 92, 11.10-11.

(٣٣) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٩٢.

- (٣٤) نفسه، ص ص ٩٢-٩٣.
- (35) P. Tebt, I, 92, 11.8-11; Ibid, p. 410.
- (36) Ibid.
- (37) P. Tebt, III, 837 (177 B.C).
- (38) P. Tebt. III, 859, 11.23,26,27.
- (39) Ibid, 855, (2nd Cent. B.C)
- (40) Ibid, 856, Comment Line, 24.
- (٤١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ص ٢٢٢-٢٢٣.
- (٤٢) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ١٩٤.
- (٤٣) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٦.
- (44) P. Tebt, I, 61; 68; 70; 72, 89; III, 848; 849; 850. IV, 1105; 1107.
- (45) P. Tebt, I, 5; 701; 746; 853; 854; 860; p. Hib, I, 103; 104; 105.
- (46) P. Petrie, III, 112, Intro p. 279.
- (47) P. Tebt, I, 61, (b) (notes, 317).
- (48) P. C-Z, III, 59509, intro, p. 225.
- (49) P. Hib, I, 103, Intro, p. 277. (231- 230 B.C).
- (50) Ibid, 105, Intro, p. 279. (228 B.C).
- (51) Ibid, 104, Intro, p. 278. (225- 224 B.C)
- (52) P. Tebt, IV, 1105, Intro, p. 63 (114- 113 B.C).
- (53) P. Tebt, I, 174, Intro, p. 524 (about 112 B.C).
- (54) P. Tebt, I, 61, (b) (Notes 317).
- (٥٥) كمال عباس كاسب، المرجع السابق، ص ٨٧.
- (٥٦) نفتالي لويس، المرجع السابق، ص ١٥٦.
- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٦٣.
- Bevan, Op. Cit., pp. 154. 155.
- (57) P. Tebt, I, p. 551.
- (٥٨) حسين حسين رزق، المرجع السابق، ص ٨٧.
- (٥٩) نفسه.
- (60) Rostovtzeff, SEHHW, p. 669.
- (٦١) فادية أبو بكر، منف في العصر البطلمي، ص ١٧٩.
- (62) P. C.Z. IV, 59753, Comment Line, 30, p. 183.
- (63) Ibid, 1.12.
- (64) Ibid, Comment Line, 35, p. 183.
- إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٣٣.
- (65) U.P.Z., 149, 1.11
- (66) Preaux, Op. Cit., pp. 346-7.

(٦٠) هذه الكبا "K" الزائدة هي خطأ في الكتابة اليدوية لدي كاتب البردية، وهناك أمثلة أخرى كثيرة راجع/ محمد حمدي إبراهيم، علم البردي، مكتبة الأنجلو المصرية القاهرة، ٢٠٠٤، ص ص ٢٣، ٢٤. (بناءً علي رأي الأستاذ الدكتور/ محمود السعدني أثناء مراجعة الفصل).

(67) P. Hib, 110, 11.23, 24, 26. (recto, 270 B.C).

(68) Ibid, Comment Line, 23. p. 292.

(69) Ibid, 11, 23, 24.

(٧٠) عاصم أحمد حسين، المرجع السابق، ص ١٦٧.

(71) P.C.Z., 59753, Comment Line, 34. p. 183.

(72) P. C. Z. IV, 59649, (B.C?) p. 91.

(73) BGU., 1378; 1379.

(74) P. Petrie III, 107. a -e.

(75) U.P.Z., 149. 1.11.

(76) P. Hib, 110, 1.22.

(77) Fraser, Op. Cit., p. 148.

(78) Ibid.

(٧٩) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٣٢٨.

(80) Wallace, Op. Cit., pp. 258-276.

(٨١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٣٢٨.

(82) Rostovtzeff. Large Estate., p. 12.

(83) P. Hib, I, 95, 1.5, (256/255. B.C).

(84) Ibid, 80, recto, 11.6, 6-14, (250 B.C).

(85) Ibid, 110, recto, 11.21-22. (270 B.C).

(86) Ibid, 11, 25, 31, 32.

(87) Ibid, Comment Line, 25, p. 292..

(88) Ibid, 11, 25, 31, 32

(89) Strabo, 17.1.16.

(٩٠) الآن: هي إحدى قري مركز ملوي، محافظة المنيا، شمال الصعيد.

(٩٠) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٣٣٠.

- أيضا راجع / -Fraser, Op Cit., p.148.

(91) Strabo, 17.1.41.

(92) Ibid.

(٩١) هي إحدى قري مركز ملوي محافظة المنيا.

(٩٣) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.

(94) Fraser, Op. Cit., p. 149.

(95) P. Hib. II, 198, Col, VII.

(96) Ibid, 11.141-5.

- (97) Ibid, col., V, 11.110-122.
 (98) Kunderewicz, Op, Cit., pp. 141, 142.
 (99) P. Hib, I, 110, recto, 1.24.
 (100) P.C.Z., I, 59031, recto, 11.1-15
 - أنظر أيضاً: P.C.Z., 59060; 59061; 59240.
 (101) P. Cornell, 3, 11.2-6 (Mid. 3rd Cent. B.C)
 (102) U.P.Z., I, 149, 11.6-9 (200 B.C)
 (١٠٣) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٨٣.
 (104) B.G.U, VIII, 1741, 1742, 1743; P. Tebt III, 823; P.C.Z., 59217
 (105) P. Hib, I, 98, 11.11-15 (251/350 B.C)
 (106) Rostovtzeff, Large Estate, p. 12.
 (١٠٧) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٧٩.
 (108) P.C.Z; I, 59012, col., I-VI., (259 B.C).
 (109) Ibid, Intro, pp.21, 22.
 (110) Ibid, p.21
 (١١١) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطلمي، ج ٣، ص ٣٣٥.
 (112) P.C.Z, 59012, p. 21
 (١) جزر علي الشاطئ الشرقي والشمالي من بحر إيجه. راجع / محمد السيد عبد الغني، التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للعصر البطلمي المبكر، دراسة حالة لانتشطة زينون خارج الفيوم، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠٢م، ص ٢٢.
 (١١٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطلمي، ج ٣، ص ٣٣٥.
 (114) P.C.Z, 59326, 1.18; 59373, 1.2; Preaux, Op. Cit., p. 186.
 (115) P.C.Z.59012, p. 21.
 (١١٦) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطلمة، ج ٣، ص ٣٣٥.
 (117) P.C.Z.59012, p. 21.
 (١١٨) إبراهيم نصحي، المرجع السابق.
 (119) P.C.Z.59012, Col, I, 11.27, 75, 88; 99, 109, 118. Ibid, Col, III, 1.75; P. Tebt, I, 8, 1.19.
 (120) P.C.Z. intro, p. 22.
 (121) Ibid, 11, 74, 100, 110, 119.
 (122) Ibid, intro, p. 22; 59036; Bagnal, The Ptolemaic Trierarchs, pp, 256-258. ; Tarn, Hellenistic Civilization, p.182.
 (123) P.C.Z.59012, 11.76, 89, 101, 111, 120
 (124) Ibid, Intro, p.22.
 (125) Ibid, Comment Line, 78, p. 25.
 (126) P.C.Z. 59015, Comment Line, 39, p. 32.

(127) Ibid. Comment Line, 40. p. 32.

(١٢٨) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٣٣٦.

(١٢٩) لطفي عبد الوهاب يحيى، دراسات في العصر الهيلينستي "أبعاد العصر الهيلينستي دولة البطالة

في مصر" دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ١٩٩٥م، ص ٣٠٢.

(130) P. Hib, II, 198.

(131) Ibid, intro, p. 104.

(132) Ibid, 59060. (257 B.C).

(133) Rostovtzeff, Large Estate, p. 33.

(134) P. C.Z, 59289, 11.6-21(250 B.C).

(135) P. Tebt, 6, 11. 28-36 (140-139 B.C).

(١٣٦) عودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية في مصر البطلمية، رسالة دكتوراه، غير منشورة،

جامعة عين شمس، ١٩٩١م، ص ١٧٤.

(١٣٧) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٢٣٢.

(١٣٨) عودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية، ص ١٧٥.

(139) P. Hib, II, 115.

(١٤٠) عودة عبد الواحد جودة، المصارف المالية، ص ١٧٥.

(١٤١) نفسه

(١٤٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣، ص ٣٣١.

(143) Fraser, Op. Cit., p. 149.

(144) Ibid.

(145) Preaux., Op. Cit., p. 376.

(146) Wallace. Op. Cit., pp. 77, 78.

(147) Ibid.

(148) Ibid, pp. 88-90.

(149) Ibid, p. 88.

(150) Husselman, Op. Cit., pp. 55. 56.

(151) Ibid.

(152) Ibid, p. 90.

(153) P. Hamp., I, 33. intro, pp. 145-146.

(154) Llewelyn., Op. Cit., p. 91.

(155) P. Hamp. Loc. Cit.

(156) Llewelyn, Loc. Cit.

(157) Sijpesteijn, p. H., Customs Duties in Graeco- Roman Egypt, Zutphen, (1987) p. 91.

(158) Wallace, Op. Cit, p. 91.

(159) Ibid, p,92

- (160) Ibid.
 (161) Ibid; Llewelyn, Op. Cit., p. 89
 (162) P. Ryl., 195, 11.20-25 (2nd Cent AD).
 (163) Llewelyn., Loc. Cit.
 (164) P. Ryl., 195, 1.5.
 (165) Wallace, Op. Cit., p. 91.
 (166) Llewelyn., Op. Cit., p.91.
 (167) Wallace. Loc. Cit.
 (168) Llewelyn, Op. Cit., m p. 91.
 (169) Wallace, Op. Cit., p. 92.
 (170) Llewelyn, Op. Cit., p. 89.
 (171) Husselman., Loc. Cit.
 (172) Ibid .
 (173) Wallace. Op. Cit., 89.
 (174) Ibid.
 (175) P. Lond., II, 468, intro, p. 81.
 (176) Wallace, Op. Cit, p. 78.
 (177) Ibid, p. 272.
 (178) Zitterkopf., and Sidebotham., Op. Cit., p. 166.
 (179) Wallace, Loc. Cit.
 (180) Ibid.
 (181) P. SP. XX11, 140.
 (182) Wallace. Op. Cit, pp. 272-273.
 (183) Alston, Op. Cit., p.80.
 (184) Ibid.
 (185) P.Oxy., 276, 11.8-9.
 (186) Ibid, p. 265.
 (187) Wallace, Op. Cit., p.151.
 (188) Kunderewicz, Op. Cit. p343.
 (189) P. Oxy, IV, 740, col., II, 1119-25 (A.C 200).
 (190) El Mosallamy, Op. Cit., p. 113.
 (191) Ibid.

(١٩٢) ايلدرس بل، المرجع السابق، ص ص ١٠٢ - ١٠٣.

- (193) Wilcken., Grund., p. 367.
 (194) P. Oxy, 14 (3rd Cent. AD)
 (195) El Mosallamy, Op. Cit, p. 114.
 (196) Rostovtzeff., SEHRE, p. 483.
 (197) Schuman., V.B., " Taxes in Kind in Roman Egypt", SOACRP, III,
 (1953) pp.301-304.
 (198) El Mosallamy, Op. Cit, p. 115.

- (199) Schuman, V.B., "The Basis of Accounting Practices in the Karanis Tax Rolls" Aeg. 32 (1952) p. 251.
 (200) El Mosallamy, Op. Cit, p. 115.
 (201) P. Tebt., 376, 1, 25, (140 A.D)
 (202) El Mosallamy, Op. Cit., p. 115.

(*) هذه ترجمة أ.د/ السعدني للمعنى اليوناني للضريبة.

- (203) P. Tebt., 470. (A.D 111-112); P. Lond. 332, 1-4 3rd cent A.D.
 (*) يرى أ.د/ السعدني أنه من الممكن أن يكون معناها أيضا "تربية النحل" - وهو الاسم الأرجح بالنسبة - حيث أن ضمها إلى الضرائب الإضافية، وضرائب الخرم والأجولة يؤكد هذا المعنى حيث كان جميعهم يتم داخل الأرض نفسها. كما يرى أيضا أنه من غير المعقول أن تدفع الحكومة الرومانية لأحد مقابل النقل السريع لهذه الفلال إلى مخازنها في الإسكندرية، لأنها هي المستفيدة.

- (204) Henne., Op. Cit. p.384.
 (205) P. Tebt 311. (A.D 134); p. Amh. 901, 1.18; p. Tebt, 337, 1.28 A.D 210; BGU. 1613 (a); PSI 1134; 1124; 901; UPPS, 1,1.4,5.
 (206) BGU, 1613 (a)
 (207) PSI 134; 1124; UPPS,1,1.4,5.
 (208) P. Tebt. 311, 11.22-24.
 (209) P. UPPS. 5.
 (210) P. Col, 1recto 4, col., 1, 11.4-7.
 (211) P. Yale, 445,1.4.
 (212) Welles., Op. Cit., p.109.
 (213) P. Oxy, Iv, 740, col., II, 11.22-23 notes. p.239.
 (214) Ibid.
 (215) Wallace, Op. Cit., p. 254.
 (216) Strabo., 17. 1.41.
 (217) Ibid, 17.1.16.
 (218) Wallace., Op. Cit., pp. 258-276.
 (219) Fadia Abou Baker, Op. Cit., p. 104.
 (220) Ibid .
 (221) Wallace, Op. Cit., p. 258.
 (222) P. Fay., 69 (2nd 3rd Cent. A.D).
 (223) B.G.U. 2105 (A.D. 114)
 (224) P.Fay., 74 (2nd. 3rd Cent A.D).
 (225) P. Amh., 116(A.D 78).
 (226) Fadia Abou Baker, Op. Cit, p. 106.
 (227) Wallace, Op. Cit. p.258.
 (228) SB, 7365(A.D 104).

(*) حسب رأي "الامس" ولكن "جونسون" يرجع أنها فيلادلفيا

- Wallace, Op. Cit.p.258.
- Johnson, Op. Cit.p.296.
- (229) Wallace, Loc. Cit .
- (230) Johnson, Loc. Cit.
- (231) SB. 7365.
- (232) Ibid.
- (233) P. Lond., III, 1169. (150 A.D).
- (234) P. Amh, 77. (139 A.D).
- () أو تعني رامي السهام العربي ، مما يعني تفوق العنصر العربي ، بخاصة الأنباط ، في رمي السهام بالاقواس
/راجع محمود السعدني ، "العرب عند ديودوروس " المؤرخ العربي . ٢٠٠م.
- () جاء ذكر هذه الوظيفة أيضاً (αραβοτοξότης) في برديات:
- SB, 7365;
- P. Lond, III. 1169.
- (235) P. Lond, III, 1107, intro, p. 47.
- (236) Wallace, Op. Cit., p.261.
- (237) Ibid.
- (238) P. Oxy, 919, ll.1-11(A.D 182?)
- () هذا المكيال مشتق من إقليم (Προσωπιτων) أحد أقاليم الدنيا
راجع/ Ibid Comment Line, 5, p. 283.
- (239) P. Oxy, 1650, col., 1, 11.1-3, col., II,11,1-3. (1st or 2nd Cent. A.D).
- (240) P. Oxy, 1650 (a), 11.1-2.
- (241) Ibid,1651,1.1.
- (242) Wallace, Op. Cit., 264
- (243) Ibid, pp. 258, 268.
- (244) Strabo.,17,1.141.
- (245) Wallace, Op. Cit., p. 258.
- (246) Ibid. p.261.
- (247) P. Lond, III, 1107.
- (248) Wallace, Loc. Cit.
- (249) Johnson, Op. Cit, p. 608
- (250) Wallace, Op. Cit., p. 262.
- (251) Ibid.
- (252) P. Oxy, 1650, col., 1.1.6, col.,2,1.6.
- (253) Ibid, 1650 (a)1.7.
- (254) Ibid, 1651, 1.2.
- (255) Ibid, 1.18.
- (256) Wallace, Op. Cit., p. 266.
- (257) Ibid.

(258) P. Oxy, I, 36 (2nd or 3rd Cent. A.D) = Wilcken. Chrest. 273.

وعن التنظيمات الخاصة بالرسوم الجمركية انظر أيضاً:

- P. Lond., 856; Wilcken Chrest., 274

(259) Wallace. Op. Cit., pp 268- 269.

(260) Ibid, p. 275.

(261) P. Oxy, 1650, col., 1, 1.4.

(262) Ibid, col., 2, 1.4.

(263) Ibid, 1650 (a), 1.3.

(264) Strabo, II, 3.5.

(265) Wallace, Op. Cit., p. 273.

(266) Ibid.

(٢٦٧) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ١٨١ .

- cf- Reinnuth, The Prefect of Egypt from Augustus To Diocletian (1935), p. 32.f.

(٠) ولقد كان استيراد العبيد موجوداً في العصر البطلمي أيضاً حيث جاء في إحدى برديات زينون

(P.C.Z. 59015 Verso) أن زينون قد استورد عدداً من العبيد، ويبدو انه أستوردهم للعمل في

ضيعة أبولونيوس (وزير المالية) حيث كان زينون يعمل وكيلاً لأعماله.

(٢٦٨) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق، ص ١٨٢ .

(269) P. Oxy, 1271, 11.1-5 (A.D 246).

(٢٧٠) عبد اللطيف احمد علي، المرجع السابق.

(271) P. Oxy, Loc. Cit.

(272) OGIS, 674.

(273) Wallace, Op. Cit.

(274) Ibid.

(٢٧٥) نافثالي لويس، المرجع السابق.

(276) Wallace, Op. Cit., p274 .

(277) Ibid.

(278) Johnson, Op. Cit., p.593.

(279) Ibid

(٠) هناك بردية تشير إلى نقل جثة عبر النهر.

CF-P. Goodspeed., 31 P. 18.(II /III A.D)

(280) Wallace, Loc. Cit.

(281) Ibid.

(282) P. Wisconsin, 16, republished by Clauson, N.Y., A Customs House Registry from Roman Egypt, Wisconsin. 16,Aeg.(1928) p.240

(283) Ibid , p. 258.

(284) Ibid, p. 248.

(*) بردية (BGU, 697) حيث دفع سائق حمل مكوس جمركية علي حمولة من حجر الشبة في بوابة مكوس موكتوبايونيسوس.

- (285) P. Goodspeed, 18, p.9.
 (286) P. Berol. inv. 21873, 11.1-6.
 (287) P. Mich. inv. 6590, 11.1-4; SPP, XXII, 148; 140, 1.5; 10.1.1.
 (288) P. Amsterdam, inv. 143, 11.1-7, republished by Sijpesteijn. P.J., "Custom House Receipts" CdE, 107. (1979), P. 199.
 (289) P. Berol, inv. 217401.
 (290) P. Tebt., III, 585, 1.2.

(*) تم استخلاص هذا الجدول من البرديات التي أوردتها "سبستيان" والمتعلقة برسم العبور المقروض علي

حوالات دواب النقل. cf- Sijpesteijn, Custom House Receipts, pp. 135.

(*) ولكن من الجائز أن يكون هذا النظام قد تغير بعد عهد أغسطس الذي كتب فيه سترابون. فأحد مصادرونا القديمة الذي يرجع قطعاً إلى تاريخ متأخر عن منتصف القرن الأول الميلادي يحددنا أن الحامية الرومانية في ليوكي كومي علي الشاطئ الشرقي للبحر الأحمر، كانت تجبي علي الواردات مكوساً جمركية ثابتة قدرها ٢٥% من قيمتها. ولقد أثير جدل كبير حول هذه المكوس التي كانت تجبي في ليوكي كومي، لكنه لم يثر من الاعتراضات الجدية ما يدعو إلى التشكك في جباية هذه المكوس المرتفعة. راجع/ تاريخ الحضارة المصرية، (العصر اليوناني والروماني) والعصر الإسلامي وزارة الثقافة والإرشاد القومي/ ألفه نخبة من العلماء المجلد الثاني العدد ٣، ص ١٦٣.

- (291) Strabo, 171 1.13.
 (292) Bagnal, R.S., Documents from Berenike vol. I Greck Ostraka from the 1996-1998 Season PB, 31, (2000) Bruxelles the Place of the Ostraka in the Customs Process. p. 9.
 (293) Bagnal, Documents from Berenike, p. 9
 (294) Ibid.
 (295) Sijpesteijn., Custom Duties, pp. 102- 103, Nos., 1-20
 (296) Bagnal, Documents form Berenike p. 10.
 (297) Sijpesteijn, Custom Duties, pp. 9-11
 (298) Bagnal, Documents of Berenike, p. 11.
 (299) Ibid.
 (300) Ibid.
 (301) O. Claud., 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70.
 (302) O. Claud, 62, 11.1-4.
 (303) Ibid, 64, 11.1-4.
 (304) Ibid, 63, 44.1-3.
 (305) Ibid, 67, 11.1-5.

الفصل السادس

أسعار وسائل النقل وأجوره

تناولنا فيما سبق الحديث عن النقل البري والمائي ووسائلهم. وفي هذا الفصل نتحدث عن أسعار وسائل النقل وأجوره في العصرين البطلمي والروماني.

أولاً: العصر البطلمي:-

أسعار وسائل النقل:

من سوء الحظ أنه ليس هناك معلومات متوفرة بكثرة عن أسعار وسائل النقل وأجوره في العصر البطلمي، إذ أن ما لدينا من معلومات تتعلق بهذا الموضوع لا تتعدى بعض الإشارات القليلة الواردة في بعض الوثائق البردية.

فيما يتعلق بوسائل النقل لم أعر إلا علي برديتين مؤرختين بمنتصف القرن الثالث ق.م هما إشارة إلى ثمن حمار.

واحداهما ^(١) عبارة عن تكليف من مراقب الشرطة (Επιστατης) لأحد الحراس بالقبض علي أحد اللصوص، كان قد سرق حماراً. وقد جاء في البردية:

" من أنتيجونوس (الحارس) (Αντιγονος) إلى دوريون (Δωριων) (مراقب الشرطة) تحية، لقد كتبت لي بخصوص كالليدروموس بن كالليكراتيس (Καλλιδρομος του Καλλικρατου)، الآن وبعد فترة ألزمته إما أن يعيد الحمار إلى صاحبه، أو يدفع قيمته له. لكن كالليدروموس لكي آخذ منه عشرين دراخمة قيمة الحمار"

وفي البردية الثانية ^(٢): المؤرخة بالتاريخ نفسه، والمتعلقة أيضاً، بالموضوع نفسه. جاء:

" استجابة لأمر المراقب دوريون، والذي جاء فيه إما أن ألزم كالليدروموس أن يعيد الحمار إلى صاحبه أو يدفع عشرين دراخمة قيمته"

كما أننا نعرف من خلال الوثائق البردية أن حماراً يبيع بعشرة دراخمتين في وقت كان فيه أجر الحمار اليومي أبولين، أي أن ثمن الحمار كان يعادل ما يدفع لتأجيره ثلاثين يوماً^(٣).

أسعار السفن ومستلزماتها:

في إحدى الوثائق البردية^(٤) التي تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث الميلادي. وهي عبارة عن خطاب مرسل من شخص يدعي أبوللودوتوس (Απολλοδοτος) أحد مرؤسى أبوللونوس الديويكتيس إلى وكيله خارميديس (Χαρμιδης) ويتعلق هذا الخطاب بإحدى السفن الحربية (τριηραρχει). ونتبين من خلال هذه الوثيقة البردية أن ثمن هذه السفينة الحربية كان في ذلك الوقت ٢٠٠٠ دراهمة، دون أن تذكر البردية شيئاً عن مواصفات السفينة - وإن كان ثمنها يوحى بأنها صنعت من خشب الأرز^(٥) هي علي كل حال لا تبدو من السفن الصغيرة، إذ أن الوثيقة نفسها تذكر أنها كانت مزودة بتسعة مجاديف (την θ) وهو الاختصار الذي يمكن فك رموزه حسب رأي "إدجار" ليكون (την εννηρη)^(٦). ولقد بلغ ثمن المجاديف ٤٦٥ دراهمة، ٢ أبول و ٢ خالكي^(٧). أي أن سعر المجداف الواحد كان يبلغ حوالي ٥٢ دراهمة تقريباً.

وفي بردية أخرى^(٨) تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م نجد أن سعر قارب من القوارب ثلاثية المجاديف (الدفات) هو ٤٨ دراهمة وهو ثمن لا يتعدى ثمن مجادف واحد من السفينة سابقة الذكر. وهذا القارب الثلاثي الدفة (σκαφη τρικαλαμου) كان يستخدم للتنقل في النيل^(٩).

ولا يمكن تحديد السبب في احتساب أثمان المجاديف منفصلة عن أثمان القوارب^(١٠) وقد اتضح في صدد السفينة الحربية البحرية، أن ثمن المجاديف جميعاً قد احتسب منفصلاً وبلغ ٤٦٥ دراهمة، ٢ أبول و ٢ خالكي. وفي ضوء هذه

المعلومات كان سعر المجاديف يساوي تقريباً ٢٣% من سعر السفينة. حيث كان سعر السفينة ٢٠٠٠ دراخمة^(١١).

وفي البردية الثانية والخاصة بالقارب ثلاثي الدفة والذي بلغ سعره ٤٨ دراخمة. إذ أن سعر المجدافين كان ٤٠ دراخمة (δυσο πηχων μ) بواقع عشرين دراخمة لكل مجداف (αυα πηχεις κ) وطبقاً لما جاء في الوثيقة بأن طول المجداف الواحد ٢٠ قدماً. يعتبر هذا مبرراً كافياً لعلو ثمنها^(١٢). وقد كان هذا السعر مرتفعاً، إذ أنه كان يبلغ تقريباً ٨٦.٣% من ثمن القارب. ولا يتضح لنا سبباً بعينه وراء شراء مجدافين لهذا القارب علي هذا النحو من الطول^(١٣).

وفي إحدى برديات تبتونيس^(١٤) والتي تعود إلى النصف الثاني من القرن الثاني ق.م ورد ذكر لسعر دفة سرقت من قارب أحد البحارة أثناء نومه ولقد قدر هذا البحار ثمن الدفة المسروقة بمبلغ ٣.٠٠٠ دراخمة نحاسية. ولا يمكن أن تتم مقارنة هذا السعر بأي نظير له طوال العصر البطلمي، بسبب انعدام المعلومات في الوثائق البردية عن أسعار الدفات، وعدم وجود معلومات عن أسعار القوارب في ذلك العصر^(١٥).

جدول تطور أسعار المنتجات الخشبية [أسعار المراكب]

م	رقم الوثيقة	تاريخ الوثيقة	مكان الوثيقة	المنتج	الكمية	السعر		السعر الإجمالي	نوع الخشب	ملاحظات
						أ.	د.	أ.	د.	
١	PCZ. 59036. 1.12	٢٥٧ ق.م	فيلادلفيا	ναυν	١	٢.٠٠٠ -				سعر سفينة حربية.
٢	PCZ. 59025 11. 5-6	٢٥٦ - ٢٥٥ ق.م	فيلادلفيا	σκαφης τρισκαλμου	١	٤٨ -		٤٨ -		سعر قارب ذي ثلاث دفات

جدول تطور أسعار المنتجات الخشبية [أسعار المجاديف]

م	رقم الوثيقة	تاريخ الوثيقة	مكان الوثيقة	المنتج	الكمية	السعر		السعر الإجمالي	نوع الخشب	ملاحظات
						أ.	د.	أ.	د.	
١	PCZ. 59036. 11.12-13	٢٥٧ ق.م	فيلادلفيا	την θ	٩	٤ - ٥٩ تقريباً		٤٦٥ -		المجاديف خاصة بسفينة حربية
٢	PCZ. 59025. 1. 4	٢٥٦ - ٢٥٥ ق.م	فيلادلفيا	πηγων	٢	٢٠ -		٤٠ -		طول المجداف الواحد ٢٠ ذراعاً
٣	P. Col. Zen. 43 1.8	أواخر فبراير أو مارس ٢٥٣ ق.م	فيلادلفيا	κωπαι και κοντος	؟	؟		٣ ٢		السعر يشمل المجاديف ودعامات

جدول تطور أسعار المنتجات الخشبية [أسعار الدفات (دقة)]

م	رقم الوثيقة	تاريخ الوثيقة	مكان الوثيقة	المنتج	الكمية	السعر		السعر الإجمالي		ملاحظات
						أ.	د.	أ.	د.	
١	P. Tebt., 802 l. 19	١٣٥ ق.م	أرسينوى	απλον	١	-	٣.٠٠٠		٣.٠٠٠	الوثيقة من حادث سرقة.

صناعة القوارب ولوازمها:

كان خشب السنت من الأخشاب المحلية التي كانت مستخدمة في مصر منذ القدم في صناعة القوارب والسفن^(١٦). ومن خلال خطاب أبوللونوس الذي أرسله إلى أحد مرؤسيه ويدعي ديمتريوس. يتضح لنا أن البطالة أيضاً كانوا يستخدمون خشب السنت فضلاً عن خشب الصفصاف في صناعة القوارب والسفن، وقد جاء في هذا الخطاب:

" من أبوللونوس إلى ديمتريوس، تحية. أصدر الملك تعليمات بأن الأشجار المحلية المعروفة باسم السنت والصفصاف، يجب أن تقطع لتجهيز الأسطول الملكي الكبير" ^(١٧).

وكانت هناك طائفة من العاملين في صناعة السفن والقوارب، وهي طائفة عرفت بأسماء متعددة ومصطلحات مختلفة نذكر منها " بناء السفن" (οι ναυπηγοί) ومفردها (ναυπηγός). وأيضاً " مثبت الألواح الخشبية بالغراء" (πακτωνοποιός)^(١٨). ولقد أتخذ العديد من بناء السفن من قرية كيركي، في الغالب، مقراً لممارسة عملهم^(١٩). وتتضمن إحدى الوثائق البردية^(٢٠) التي تعود إلى النصف الأول من القرن الثالث ق.م تفاصيل نفقات إصلاح قارب خاص "بزنون" أو ربما خاص بأبوللونوس " وزير المالية" وأن التقرير الذي رفع إلى زينون من قبل القبطان القارب " فامونيس" (Φαμουνις) والذي احتوى علي

نفقات شراء حبال مختلفة الأنواع ومستلزمات أخرى، رفع إليه بصفته وكيل أعمال أبوللونئوس وليس بصفته مالكا للقارب.
ولقد احتوي هذا التقرير علي الآتي:

السعر		المستلزمات المطلوبة	
دراخمة	أوبول		
	-	Τυβί	شهر "طوبة".
	٥ أوبول	καλωδια	حبال خفيفة.
١	٢	ρυμα σχοινιον	عدد (٢) حبل للسحب.
-	٣	Προρρυμα αλλο	عدد (٢) حبل آخر للسحب من الأمام.
-	٢	στηρ	شحن.
٣	٣	Θυρα / αγκυρα	باب/ صلبة معبر/ مرساة.
-	٢ ١/٢	ηλοι	مسامير.
٢	٣	κωπαι και κοντος	مجاديف ودعامة.
٢	-	Παυνι	شهر "بؤونة".
٢	٥	Θυρα ωστε Πακτωσι	بوابة بغرض التثبيت أو الشد.

قيمة إيجار المركب

من خلال إحدى برديات^(٢١) زينون التي تعود إلى القرن الثالث ق.م والتي تتعلق بتأجير مركب من الواضح أنها خاصة بزينون وكيل أعمال أبوللونئوس

"الديويكيتيس" نجد أن قيمة إيجار مركب قدرت بما يقرب من ٥٠٠ دراخمة سنوياً، وبالطبع اختلفت هذه القيمة من مركب لأخرى حسب حجم المركب ونوعها وحالتها. ولقد قدم كاتب البردية المستأجر عروض أو طرق مختلفة لدفع قيمة الإيجار منها:

أنه اقترح أن يدفع لطاقم المركب. بأن يعطيهم حصّة (نصاب) شهري من القمح وأن يقوم بخصم ذلك من أجورهم^(٢٢) ثم يقدم الكاتب عرضاً ثانياً: وهو أنه سوف يدفع لزيتون إيجاراً سنوياً يقدر بـ ٥٠٠ دراخمة، ويقوم زيتون بدوره بدفع الضرائب المفروضة للحكومة، وإن احتاج زيتون للمركب في أي وقت فسوف يقوم بخصم نسبة كبيرة من المبلغ الذي دفعه (الكاتب) علي سبيل الإيجار وكذلك ما دفعه كأجور لطاقم المركب^(٢٣).

ثم يقدم الكاتب عرضاً ثالثاً: وهو أن يقوم بتحمل مسئولية دفع الضرائب للحكومة بدلاً من دفع الإيجار بالإضافة إلى تحمل أجور البحارة، وسوف تكون المركب في خدمة زيتون متى احتاج إليها^(٢٤) وكل ما يتحمله زيتون هو تقديم ٧٢ أردباً من القمح للبحارة و١٨ أردباً للمستأجر^(٢٥) ومن الطبيعي أن يتحمل زيتون تكلفة الإصلاحات الضرورية اللازمة للمركب^(٢٦) ولكن لم يحدد في البندين الأخيرين إذا ما كان الربح العائد من المركب سوف يعود علي زيتون أم المستأجر^(٢٧).

ويتضح لنا من البردية السابقة، أن إيجار المركب بلغ ٥٠٠ دراخمة دون أن يتحمل المستأجر الضرائب المفروضة من قبل الحكومة علي المركب ولكن الذي يتحملها هو المالك وليس المستأجر، علي أن يتحمل المستأجر دفع أجور طاقم المركب. كما يتبين لنا أيضاً أن أجور البحارة كانت تعطي لهم عيناً وليس نقداً حيث جاء في أحد عروض المستأجر أن يقدم زيتون مالك المركب ما مقداره ٧٢ أردباً من القمح للبحارة كأجر لهم. ولكن لم توضح لنا البردية عدد البحارة الذين يتقاضون ٧٢ أردباً شهرياً كأجرة لهم. وربما كانت كمية الـ ١٨ أردباً التي يقدمها زيتون

(مالك المركب) إلى المستأجر علي أساس أن المستأجر لن يدفع قيمة الإيجار إلى زيتون ولكنه سوف يتحمل مسئولية دفع الضرائب للحكومة ودفع أجرة البحارة، وأيضاً ربما أنهما - أي زيتون والمستأجر سوف يتقاسما العائد من المركب بينهما بنسبة معينة يتفقا عليها.

أجور النقل

(١) أجور النقل البري (φορετρον)

ذكرنا في الفصل الأول أن عملية نقل المحاصيل كانت تمر بأربع مراحل حتى تصل إلى الإسكندرية. كما ذكرنا أيضاً أن المزارعين الملكيين كانوا ينقلون المحاصيل من الأراضي إلى صومعة الغلال الملكية بدواجمهم هم وعلي نفقتهم الخاصة^(٢٨). أو أن الحكومة كانت تنقل هذه المحاصيل بدواب مملوكة للدولة نظير ضريبة كانت تفرضها مقابل تقديم هذه الخدمة إلى المزارعين الملكيين. وكانت هذه الضريبة تسمى الـ (φορετρον) وذلك طبقاً لما جاء في إحدى البرديات^(٢٩). المؤرخة بالعام ١٧١ ق.م والتي قدرت فيها قيمة ضريبة نقل المحاصيل بحوالي ١٢% من كمية المحصول الذي يتم نقله من حقل كل مزارع ملكي. ذلك أن مقدار هذه الضريبة علي $\frac{1}{6}$ ٦٢٣١ أردب من القمح كان ٧٤٧.٧٥ أردب، أي حوالي ٤.٨ خوينيكس (Χοινίξ) علي الأردب الواحد (الأردب = ٤٠ خوينيكس $\frac{6231}{40} \times 4.8$) وكذلك فإن كمية أخرى من الحبوب الغذائية قدرها $\frac{2}{3}$ ٣٦ أردباً دفع عنها ضريبة قدرها $\frac{1}{12}$ ٤ أردب^(٣٠). وتبين من إحدى الوثائق^(٣١). أن سائقى الحمير كانوا يتقاضون عن نقل المحاصيل من أراضي الفلاح حتى تصل إلى الشحن في السفن أجوراً من القمح، ولكن الحكومة كانت تشتري من هؤلاء السائقين هذا القمح بسعر محدد. ثم تضيف هذا القمح الذي اشتريته من السائقين إلى الكمية المشحونة إلى الإسكندرية.

وفي إحدى الوثائق البردية التي^(٣٢). تعود إلى نهاية القرن الثاني ق.م وهي عبارة عن رسالة موجهة إلى الإيستاتيس (مراقب الإقليم) من موظف كبير لم يتبين لنا من خلال سطور البردية لقبه. نتبين أن أجور نقل القمح كانت كالآتي:

" لأجل الميرة الموزعة في القرى سوف لا يقوم أحد ببيعها بأكثر من ٤٠ دراجة فضية للمينا [وزناً] أو ٣ تالنت و ٢٠٠٠ دراجة نحاسية، ولتنقل ٢٠٠ دراجة للتالنت".

كما كان مزارعو الأراضي الملكية ينقلون المحاصيل من الحقل إلى الصومعة أو من الصومعة إلى الميناء علي ذوابهم الخاصة مقابل أجر تدفعه لهم الحكومة. ونتبين ذلك من خلال برديتين مؤرختين بالقرن الأول الميلادي. ويحتمل أنهما يرجعان إلى حكم الملك بطليموس الثاني عشر الزمار. وقد جاء في إحدى هاتين البرديتين^(٣٣):

" من ستراتون (Στρατων) كاتب المزارعين (γραμματεὺς γεωρῶν) إلى أكوسيلوس (Ακουσίλαος) السيتولوجوس، تحية. من أجل..... أراضي التاج أردبين من القمح، المجموع ٢ أردب عام ٢١، ١٥ توت. إمضاءات، بيتالوس (Πεταλος) وماريس (Μαρρης) كاتب القرية".

والبردية الثانية^(٣٤). مرسله من أونوفريس (Ουνωφρης) كاتب مربي الحيوانات (γραμματεὺς κτηνοτροφῶν) في قرية باكنخياس إحدى القرى الشمالية بإقليم أرسينوي إلى نفس السيتولوجوس يطلب منه دفع أربعة أرداب من القمح نظير نقل كمية من الغلال إما إلى أرسينوي أو إلى ميناء بطوليمائيس هورموس علي دواب الحمل المملوكة ربما لنقابة مربي الحيوانات.

وإن كان قد تبين لنا من خلال البرديتين السابقتين أن الحكومة كانت تستخدم دواب نقل مملوكة للأفراد في نقل المحاصيل الزراعية من الحقول الملكية إلا

أنه لم يبين لنا مقدار الغلال المنقولة والتي دفعت الحكومة مقابل نقلها أردبين (في البردية الأولى) وأربعة أراذب (في البردية الثانية).

ومما سبق يتضح لنا أن مزارعي الأراضي الملكية كانوا ملتزمين بنقل المحصول علي حسابهم الخاص وبدواهم أو بنقل المحصول سواء كانت دواب الحكومة تلك مملوكة للدولة أو تستأجرها من الأفراد مقابل أجر أيضاً كما جاء في البردية السابقة. ونفس الشيء لم يكن فقط لمزارعي الأراضي الملكية ولكن أيضاً بالنسبة لمزارعي الأراضي الخاصة، حيث كان نقل المحاصيل خدمة إلزامية مفروضة من قبل الدولة علي المزارعين^(٣٥).

ومن خلال البرديتين السابقتين^(٣٦). نجد أن أوامر الدفع موجهة إلى السيتولوجي؛ وذلك لأن المخازن الحكومية التي تجمع فيها الغلال كانت تعتبر بمثابة مصارف للحسابات شأنها في ذلك شأن المصارف المالية حيث كانت تدفع أجور النقل وكذلك الضرائب النقدية^(٣٧).

(٢) أجور النقل النهري (ναυλον) :-

تحدثنا إحدى الوثائق البردية^(٣٨). التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م عن أجرة النقل النهري، جاء فيها أن لكل مائة أردب كان يدفع عليها تكلفة نقل (نولون) في منف يقدر بمبلغ ٤٥ دراهمة نحاسية، ٤ دراهمات فضية.

ومن البرديات الأخرى^(٣٩). التي تحدثنا عن تكاليف النقل النهري بردية مؤرخة بالعام ٢٤٨ ق.م جاء فيها أن قبطان أحد المراكب المملوكة لزينون وكان يدعي بايس (Παῖς) يقوم بنقل البضائع ويطلب من زينون رفع تكاليف النقل من ثلث الأرباح إلى النصف لأن البحارة يرفضون القيام بعملهم لقاء ثلث الأرباح^(٤٠).

إن الإشارة الهامة في هذه البردية هي ما ذكره بايس قبطان المركب من أن البحارة يرفضون القيام بعملهم لقاء ثلث الأرباح ويطلبون النصف، لعل ذلك يشير

إلى أسلوب خاص في استغلال المراكب، فإن بايس - قبطان المركب - مسئول عن تكلفة النقل وعن شحن المركب. ولعل بايس وجد أن أرباح زينون وفيرة. لذلك طلب المشاركة في نصف الأرباح^(٤١).

كما أن إحدى البرديات التي تعود إلى منتصف القرن الثالث ق.م جاء فيها أن دخل منف من السمك بلغ ٣ تالنت، أما مصاريف النقل المائي والمكوس فقد بلغت تالنتاً واحداً، ٢٥٠٠ دراخمة.

ونلاحظ فيما سبق أن المكوس الجمركية كانت ترتبط بتكلفة النقل، وذلك لأن المكوس كانت تقدر عادةً علي أساس قيمة السلعة بما في ذلك تكاليف نقلها^(٤٢).

ولقد مر بنا في البردية السابقة^(٤٣). أن البحارة كانوا يتقاسمون الأرباح مع مالك السفينة. كما كانوا يتقاسمون الأرباح مع الملك البطلمي بحيث يكون نصيب الملك ثلاثة أرباع ونصيب الملاحين الربع الباقي^(٤٤). وفي بعض الحالات الأخرى وجد أن البحارة كانوا يتقاضون أجرة شهرية. حيث نجد في بردية تعود إلى نهاية النصف الأول من القرن الثالث ق.م شكوى من بحار يدعي مورس موجهة إلى أحد معاوين زينون ويدعي "بيمينيس" (Πεμεννης) لأنه لم يتقاض أجره لمدة أربعة شهور^(٤٥).

كما جاء في بردية أخرى أن بحاراً يدعي "فامونيس" (Φαμωννης) يعمل علي أحد المراكب المملوكة لأبولونيوس كتب إليه يستعطفه أن يوافق علي صرف متأخرات أجوره هو وباقي البحارة حتى لا يضطر إلى بيع ملابسه علي حد تعبيره، ولكي يحصل علي حريته بأسرع ما يمكن^(٤٦).

ويبدو أن فامونيس قد وقع أسيراً لبحارته الذين تمردوا عليه بسبب عدم صرف أجورهم، واعتبروه إما مسئولاً عن تأخر أجورهم، أو علي الأقل متواطئاً مع المسئول عن التأخير. وهذا المأزق يبدو واضحاً من سياق البردية التي تنتهي بهذه الاستغاثة الفريدة^(٤٧).

ويبدو أن البحارة كانوا يتقاضون أتعاباً نظير عملهم علي هيئة مقدار من الغلال^(٤٨).

ثانياً: العصر الروماني.

يبدو أن مستأجري الأراضي الحكومية بكافة أنواعها كانوا ينقلون محصولهم إلى، الطاحونة، إما بواسطة دواجم الخاصة أو بدواب النقل الحكومية وذلك في حالة عدم توافر دواب نقل لديهم. وكانت الحكومة تفرض عليهم مكساً نظير ذلك^(٤٩). ويبدو أن ملاك الأراضي الخاصة لم يتمتعوا بهذا الحق. كما كلف الفلاح بنقل نصيب الحكومة من الغلال من طاحونة القرية إلى صومعة الغلال. وكان في استطاعة مستأجري الأراضي الحكومية استخدام قوافل الدواب الحكومية نظير مكس خاص بذلك^(٥٠). كما فرض رسماً إضافياً علي أصحاب الأراضي نظير نقل الغلال من الصومعة إلى الميناء، وقد خصص هذا الرسم لدفع أجور موظفي الصومعة المختصين بتصدير الغلال وأجور سائقي دواب النقل ونفقات إنزالها إلى السفن. وكان محصل ضريبة القمح "السيولوجوس" هو المستول عن دفع هذه الأجور^(٥١).

ولا يستبعد أن تكون نفقات نقل القمح إلى الإسكندرية قد فرضت علي كاهل دافعي الضرائب^(٥٢).

وسوف نتناول في البداية أسعار وسائل النقل ثم أجور النقل في مختلف مراحلها.

(١) أسعار وسائل النقل البري:

سوف نكتفي هنا بالحديث عن أسعار الحمير كوسيلة من وسائل النقل البري، وذلك لأنه لم تتوافر لدينا المعلومات الخاصة بأسعار وسائل النقل الأخرى من جمال وبغال وثيران وغيرها من ناحية، ولأهمية هذا الحيوان في عملية النقل البري من ناحية أخرى.

إن معظم الوثائق البردية المتوافرة لدينا عن أسعار الحمر مؤرخة بالقرن الثاني الميلادي. ولقد كان سعر الحمار خلال هذا القرن يتراوح ما بين ٥٦ دراخمة و٣٤٨ دراخمة^(٥٣).

وفي إحدى البرديات^(٥٤) المؤرخة بعام ١٠٣ م بيع حمار بمبلغ ٢٨٠ دراخمة من الفضة. والبردية عبارة عن عقد بيع لحمار. وجاء فيها:

".... في قرية كيركيسوخويس (Κερκεσουχοις) في قسم هيراكليديس بإقليم أرسينوي. أمونيوس بن سيفيروس يبلغ من العمر حوالي ثلاثين عاماً. به ندبة أعلي حاجبه الأيسر. من نيلوبوليس في إقليم هيراكليوبوليت يقسم لجايوس فاليريوس لونجوس (Λογγος)، مسرح من الخدمة العسكرية في الجيش. يبلغ من العمر حوالي ٤٧ عاماً به ندبة أعلي حاجبه الأيسر بأنه قد باع له حمار..... والإقرار شمل استلامه ٢٨٠ دراخمة من الفضة بالكامل يداً بيد".

في إحدى البرديات^(٥٥) المؤرخة بعام ١٢٦ م جاء ثمن أنثي حمار ٥٦ دراخمة من الفضة والبردية عبارة عن عقد بيع لأنثي حمار جاء فيه:

".... ثيادلفيا في قسم ثيمستيس بإقليم أرسينوي مستاريون (Μυσταριων) بن هيرون يبلغ من العمر حوالي أربعين عاماً به ندبة علي إصبع اليد اليسرى الصغير يوافق علي أنه باع إلى ساتابوتيس (Σαταβουτις) بن بيكيسوس (Πεκυσιος) يبلغ من العمر حوالي ثلاثين عاماً- به ندبة علي إصبع يده اليسرى الصغير أنثي حمار.... ولقد تسلم مستاريون من ساتابوس المبلغ المتفق عليه بينهما ٥٦ دراخمة من الفضة مباشرة من يد ليد".

ومن خلال هذه البردية يتضح لنا أن ثمن أنثي الحمار في عام ٢١٦ م دراخمة الذي يرجع إلى حكم الإمبراطور هادريان (١١٧-١٣٨ م) ٥٦ دراخمة من الفضة. وفي العام ١٣١ م في عهد نفس الإمبراطور بيع حمار بـ ٤٨ دراخمة^(٥٦) كما بيعت

أنشي حمار في نفس فترة الحكم بـ ٦٠ دراهمة من الفضة^(٥٧). وفي عام ١٥٠ ميلادية (فترة حكم الإمبراطور أنطونيوس بيوس ١٣٨ - ١٦١ م) بيع حمار ٢٠٠ دراهمة من البرونز^(٥٨).

وفي القرن الثالث نجد أن أسعار الحمير قد زادت بشكل مبالغ فيه حيث نجد أن ثمن الحمار في عام ٢١٧ هو ٤٠٠ دراهمة وفي العام ٢٨٧ نجد أن سعره قد أصبح ٣٨٠٠ دراهمة. وفي نهاية القرن الثالث بيع حمار بمبلغ تالنتين وثلاثة آلاف دراهمة أي ١٥٠٠٠ دراهمة، إذا كان الثالث يساوي ٦٠٠٠ (سنة آلاف) دراهمة، بمقارنة هذا السعر بالثال السابق، حيث كان ثمن الحمار عام ٢٨٧ م هو ٣٨٠٠ يتضح لنا مدي زيادة الأسعار، ويرجع ذلك إلى تضخم الأسعار الذي ساد في نهاية القرن الثالث نتيجة لانفجار قيمة العملة^(٥٩).

(٢) أجور النقل البري.

هناك العديد من الوثائق البردية والمؤرخة بالعصر الروماني تحدثنا عن أجور النقل البري في أقاليم مصر المختلفة. ومنها:

وثيقة بردية تعود إلى العام ١٨ ق.م^(٦٠) تشير إلى أن أجرة دواب النقل في ذلك الوقت كانت ١/٢ أردب من إجمالي الشحنة المنقولة.

وبردية ثانية مؤرخة بالعام ٣٣ م تشير إلى أن أجرة الحمار الكبير وآخر صغير نظير قيامهما بأعمال نقل، بلغت ١٦٨ دراهمة، بواقع ٣ دراهمة لكل شهر.

وبردية ثالثة^(٦١) مؤرخة بالعام ٤٢ م تشير إلى أن أجرة كمية من العسل من قرية ثيادلفيا إلى أرسينوي بالحمار كانت ١/٢ أردب لكل شحنة ومن أوتوديك إلى أرسينوي ١٣ ١/٢ أردب لكل ٢١٣ أردب.

وبردية رابعة^(٦٢) مؤرخة بالعام ٤٦م تشير إلى أن أجرة الحمار وسائقه في إقليم أرسينوي بلغت ٨ دراخمة ٥ أوبول وذلك نظير استخدامها في أعمال نقل من قرية تبتونيس إلى قرية كيركي بنفس الإقليم.

وبردية خامسة^(٦٣) مؤرخة أيضاً بالعام ٤٦م وتشير إلى أن أجرة الحمار في إقليم أرسينوي بلغت ٥ أوبول وذلك نظير قيامه بأعمال نقل قرية تبتونيس إلى قرية تالي (Ταλει) بنفس الإقليم.

وفي بردية سادسة^(٦٤) مؤرخة بالعام ٧٩م جاءت أجور النقل في إقليم هيرموبوليس كالآتي:

أجرة عربات نقل، نقلت بعض الحزمات من الحقل إلى الجرن الملكي ٥ دراخمة في اليوم. في بعض الأحيان بلغت ١٠ دراخمت. وكانت أجرت الحمير ١/٢ ١-٢ أوبول لكل حزمة. وكانت أجرة الحمير نظير نقل النبيذ من إحدى الضياع إلى قرية إيونييتيس (Ιβιονίτις) ٣ أوبول لكل حمولة حمار. وكانت أجرة الحمير نظير نقل ٦٢ كيساً من السماد ٤ دراخمة. أجرة الحمار لكل يوم ٧ أوبول، والسائقين ١/٢ ٢ أوبول.

وبردية سابعة^(٦٥) (مؤرخة بالعام ١٠٨م) وهي عبارة عن إيصالات ثلاث مبالغ مجموعهم ١٨ دراخمة. لنقل حبوب من المختل أنها إيجار الأراضي العامة تنقل من صوامع الغلال العامة إلى بطوليمائيس هورموس علي الجمال المملوكة للدولة. وجاء فيها:

" العام الحادي عشر من عهد الإمبراطور قيصر نيرفا تراجان أغسطس جرمانيكوس ٢٢ بؤنة دفع من قبل بسينكيكيكس (Ψενκηβικς) بن باكيكيكس (Πακηβικς) إلى أورسيس (Ορσης)، هوريون وشركائهم لحساب

فيلافوس هيراكليديس النومارخ، من أجل نقل حزم وأكياس في العام المذكور الحادي عشر ٨ دراخمة من الفضة، المجموع ٨ دراخمة".

وتبين من خلال هذه الوثيقة أن نقل الأكياس والحزم من الحقل إلى صومعة الغلال المحلية كان يقوم به مستأجرو الأراضي العامة علي دواب نقل (جمال) مملوكة للدولة لضريبة مفروضة عليهم من قبل الدولة وهي ضريبة (Προσμετρωμεν) والتي سبق الحديث عنها في الفصل السابق).

وبردية ثامنة^(٦٦) مؤرخة بعام ١٤٥ م تشير إلى أن أجرة حمل بلغت ٧ ١/٢ دراخمة لكل تالنت نظير نقل حجر الشبة من الواحة الصغيرة (الداخلية) إلى قرية سوكتوبايونيسوس، والتي تبلغ المسافة بينهما مسيرة ١٨ يوماً ذهاباً وإياباً^(٦٧) وجاء في هذه البردية:

" السنة التاسعة من حكم الإمبراطور هادريانوس (مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى) ٣ طوبسة. من خلال مصرف ساينوس، في حي تراسيريس (Τρεασυρινης) أنا سخاوريون (Σχαυριον) بن أفروديسيوس (Αφροδισιος) وأقرناه مشرفي احتكار حجر الشب في إقليم أرسينوي إلى بانوفيس (Πανουφης) بن تيسينوفيس (Τεσενουφης) و ستوتوتيتيس (Στοτοτεις) بقرية سوكتوبايونيسوس في إقليم هيركليوبوليس، سائق حمل، طبقاً لما دفعه من أجل المكس علي الثلاثين تالنت من حجر الشبة التي نقلها من الواحة الصغيرة إلى أرسينوي عبر بوابة مكوس نينبو (Νυνπου) بمعدل ١ دراخمة و ٣ أوبول لكل تالنت، و ٤٥ دراخمة وبالمثل ١٢ تالنت من المعدن، قد أستلمها من أجل نقلهم، بمعدل ٧ دراخمة ٣ أوبول، و ٩٠ دراخمة و ١٣٥ دراخمة".

وتقدم لنا برديات "كولومبيا"^(٦٨) المؤرخة بعام ١٥٥ م بعض المعلومات المرتبطة بنقل الغلال وأجور نقلها إلى صوامع الغلال إلى الميناء تمهيداً لنقلها إلى

الإسكندرية. كما تلقي هذه البرديات الضوء علي التفويضات (ἐπισταλματα) الصادرة من الاستراتيجوس و الباسيليكوگراميتوس إلى مرؤسيهم في صوامع الغلال والمصارف المالية. وذلك لإعداد الأجور المناسبة للأعمال التي تم إنجازها طبقاً للتفويض الصادر من الباسيليكوس.

وتشير إحدى هذه البرديات^(٦٩) إلى أجرة نقل خاصة بسائقي الحمير العامة نظير نقلهم كمية من القمح والشعير من صوامع غلال قسم بوليمون بإقليم أرسينوي إلى الميناء، وجاء فيها:

" إلى ساينوس وشركاه، مصرفي الدولة، من سائقي الحمير العامة الذين تظهر أسماءهم بأسفل، من قري موخيس (Μουχεις) و إليوسيس (Ελευσις) من خلال هيراكلاطوس (Ηρακλας) مثلنا المعين. لقد استلمنا منك المال الذي أمرت بدفعه لنا كأجرة نقل (φορετρον) علي القمح والشعير الذي نقلناه. كما تم التصديق عليه، من صوامع غلال قسم بوليمون إلى الميناء وتبلغ أجرة النقل تلك، $\frac{1}{2}$ ٢٨ أردب من القمح و $\frac{1}{2}$ ٢ أردب من الشعير القيمة المحولة هي ٨ دراخمة لكل أردب من القمح، المجموع الكلي ٢٢٦ دراخمة. وبالنسبة للشعير حوالي ٤٨٠ دراخمة لكل ١٠٠ أردب، المجموع الكلي كان ١١ دراخمة ٢ أوبول، ٢ خالكي المبلغ الإجمالي ٢٣٧ دراخمة، ٢ أوبول، ٢ خالكي....."

ويتبين لنا من خلال هذه البردية أن أجرة النقل للقمح والشعير من صوامع الغلال في بوليمون إلى الميناء بلغت $\frac{1}{2}$ ٢٨ أردب من القمح و $\frac{1}{2}$ ٢ أردب من الشعير. وان هذه القيمة العينية تم تحويلها إلى قيمة نقدية بلغت ٨ دراخمة لكل أردب من القمح و ٤٨٠ دراخمة لكل ١٠٠ أردب من الشعير أي بواقع ٤ دراخمة و ٤ أوبول و ٦ خالكي لكل أردب من الشعير^(٧٠) ويشير كل من "ويسترمان" و"وكيز" إلى أن الأجور الخاصة بالنقل البري لغلال الدولة كانت تأخذ أيضاً بشكل عيني من صوامع غلال الدولة عن طريق السيتولوجوي.^(٧١)

ولكن هل كان تحديد الأجر المأخوذ مقابل النقل، عيناً أم نقداً يحدد عن طريق الاختيار؟ أي، هل كان سائقو الحمير والجمال هم الذين يحددون إذا ما كانوا سيحصلون علي أجورهم بشكل عيني أم نقدي، أم أن الدولة هي التي كانت تحدد إذا ما كان الأجر نقداً أم عيناً؟ يفترض كل من "ويسترومان" و "كيز" أن قرار له مثل هذه الأهمية ينبغي أن يتخذه الوالي لاعتبارات المصلحة الاقتصادية للدولة في كل عام، ذلك لأن التفويض في حق الاختيار بين الدفع نقداً أم عيناً، يحتفظ به بشكل سنوي - أي يتم تحديده في كل عام - طبقاً لقرار الوالي فضلاً عن قرارات الاستراتيجوي في الأقاليم^(٧٢). وربما يرجح هذا الرأي أيضاً ما ذكرناه سالفاً عن التقارير الدورية التي كانت ترسل إلى الوالي عن دخول ضوامع الغلال المنتشرة في جميع أنحاء البلاد.

وبردية ثانية من برديات كولومبيا^(٧٣) تتعلق بأجور سائقي الجمال العامة من قرية ديونيسيلاس (Διονυσιας) نظير نقلهم كمية من القمح من قسم بوليمون إلى الميناء. وجاء فيها:

" إلى ساينوس ديوس وشركائهم، مصري الدولة، نحن الذين كتبت أسمائهم بأسفل، سائقو الجمال العامة من قرية ديونيسيلاس، ممثلين من خلال هوريون ممثلنا المعين، قد تسلمنا منك المال الذي فوضت بدفعه لنا عن طريق بطلميوس، السكرتير الملكي لقسم بوليمون وممثل سلطات الاستراتيجوس في قسمي بوليمون و ثيميستيس لأجرة نقل القمح، العمل الذي تم إنجازه تحت إدارة بطلميوس علي محصول قسم بوليمون للعام السابع عشر. وبلغت تكلفة النقل ١٣٠ أردباً من القمح، الذي تم تحويله إلى قيمة مالية بلغت ٨ دراخمت لكل أردب، الإجمالي ١٠٤٠ دراخمة من الفضة، والجموع الكلي ١٠٤٠ دراخمة".

وعندما يسلم سائقو الحمير وسائقو الجمال المخصصة لهم من الغلال في الميناء المحدد. كان يطلب منهم إيصال أو شهادة ما تثبت أنهم قد قاموا بتوصيل الكمية الصحيحة وتظهر هذه الشهادة في العديد من إيصالات كولومبيا^(٧٤) من خلال الجملة (ου εδηλωθημεν)، بمعنى " كما تم التحقق منه " أو " كما قدم وثيقة تثبت ذلك".^(٧٥)

ويرجع أن إعداد هذه الشهادة كان أحد واجبات حراس النهر (Ορμοφυλακες) كمندوبين عند السيتولوجوي، وبناءً على تلك الشهادة فإن سائقي الجمال وسائقي الحمير كانوا يقدمون طلباً لصرف أجور النقل مقابل ما تم إنجازه من عمل^(٧٥).

كما نلاحظ أن هناك ممثل يتوب عن سائقي الجمال وسائقي الحمير في استلام أجور النقل^(٧٦). وعلي سبيل المثال ما جاء في إحدى تلك البرديات^(٧٧).

" أنا خريساس (Χρυσας) ممثل معين من قبل هؤلاء الذين كتبت أسماؤهم بأعلى (سائقو حمير من قري مختلفة) قد تسلمت ألفين وأثنين وخمسين دراجة من الفضة، وأثنين من الأبولات، المجموع الكلي ٢٠٥٢ دراجة و ٢ أبول كما ثبت بأعلى العام الثامن من حكم مولانا أنطونيوس قيصر ٥ برمهات".

ويبدو أن هذا المندوب الذي كان يتسلم أجرة النقل من مصرف الدولة بالنيابة عن سائقي الدواب كان وكيل أو كاتب نقابة سائقي الدواب.

كما نجد أن هناك بعض سائقي الدواب كانوا يباشرون عملهم بأنفسهم لدى الدولة ويتسلمون أجور النقل الخاصة بهم بأنفسهم من مصرف الدولة^(٧٨). ومثال ذلك:

" أنا سراييون بن مارون. سائق جمل، تسلمت المائتي وواحد دراجة والاثنين أبول المذكورة بأعلى"^(٧٩).

ونجد أيضاً أن بعض السائقين قد تسلموا الأجور الخاصة بهم بأنفسهم ولكن لأنهم أميون فقد كتب ووقع بالنيابة عنهم شخص آخر ليس سكرتير نقابة سائقي الدواب. ويدل علي ذلك ما جاء في إحدى البرديات^(٨٠).

" كتابة مطابقة لهم عن طريق ماريون "نوموجرافوس" (νομογραφος) هؤلاء الذين أعطيت أوصافهم. ثبت أنهم أميون، العام الثامن من حكم الإمبراطور هادريانوس (مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى) ٢ برمهات أنا، أمونيوس، بن هوريون، تسلمت أجري كما حدد بأعلى. أنا، أمونيوس بن مايشس، أيضاً تسلمت أجري كما حدد بأعلى.

وفي إحدى برديات كولومبيا أيضاً^(٨١) نجد أن طلب الدفع كان مؤرخاً بـ ٢٥ أمشير في حين أن الدفع من قبل المصرف الحكومي وجد بعد ذلك بشمانية أيام في ٣ برمهات وقد يمثل هذا الوقت المستغرق من قبل المصرف الحكومي للانتهاء من إعداد الأجور الخاصة بالسائقين.^(٨٢)

وفي إحدى البرديات^(٨٣) المؤرخة بعام ١٥٨ م نجد أن أجرة نقل القمح من صوامع الغلال إلى أرسينوي بلغت ١/٢ أردب لكل حمولة يبلغ وزنها ٣ أردب. والنص كالآتي:

" طبقاً لتفويض آخر مؤرخ بـ ٢٦ طوبة في العام الثامن صادر إلى نقابة أصحاب دواب النقل من قرية سوبائيس التابعة لإقليم هيراكليوبوليت من أجل خدمة النقل تم التصديق عليها لتسلم تحت إدارة نائب الاستراتيجوس هيلودوروس لنقل غلال من صوامع الغلال في قسم ثيمستس لنقل محصول العام الثالث ٢٩ أردب من القمح. لنقل محصول الرابع ١٦٠ أردب من القمح. لنقل محصول العام الخامس ١٩٨ أردب من القمح. لنقل محصول العام السادس ٣٣ أردب من القمح المجموع الكلي ٤٢٠ أردب. أيضاً تحت إدارة بطلميوس الكاتب الملكي السابق لقسم

ثيمستيس ويعمل كستراتيجوس من ٤ برمودة إلى أبيب، طبقاً للتفويض الصادر من بطلميوس إلى خلفه هيلودوروس والآتي يضاف إلى ما جاء بأعلى: لنقل محصول العام الثاني؛ $\frac{1}{2}$ ٨١ أردب من القمح، لنقل محصول العام الثالث؛ $\frac{1}{4}$ ١٩ أردب من القمح الكميات $\frac{1}{2}$ ٢٠٠ أردب من القمح. مجموع الكميات لكلاً من التفويض $\frac{1}{2}$ ٦٢٠ أردب من القمح. طبقاً لتفويض آخر مؤرخ بـ ١١ أمشير في العام الثامن صادر إلى نقابة أصحاب دواب النقل في قرية إقليم كينوبوليس من خلال وكيلهم سيرايون بن إيليس (Eλις) تحت إدارة حربوقراطيون من أجل نقل غلال محصول العام الثالث من حكم الأباطرة أنطونيوس فيروس من صوامع غلال قسم بوليمون $\frac{1}{4}$ ٥٥٨ أردب من القمح. مجموع الكميات الكلي $\frac{1}{4}$ ٥٥٨ أردب من القمح مجموع شحن القمح متضمناً ذلك أجرة النقل $\frac{1}{4}$ ٥.٦٢٦ $\frac{1}{4}$ أردب من القمح الحساب المتبقي في خزانة الدولة $\frac{1}{2}$ ١٠.٩٨٤ أردب من القمح ٩ أردب الشعير ٢.١٦٣ أردب من العدى - التاريخ.

من الواضح أن كميات الغلال الواردة في هذه البردية خاصة بالأثونا. وقد تم نقلها بناءً على تفويضات صادرة من الاستراتيجوس من المحتمل صدرت بناءً على تلقي إشعار من مدير المال المستول عن صومعة الغلال الرئيسية في نيابوليس يفيد بأن ذلك الشحن مسموح به. ولقد ناقشت هذه الوثيقة المبالغ المالية التي تم إعداد الشحنات ست سنوات سابقة أو غلال قديمة قد تم تخزينها في صوامع الغلال المحلية لبعض السنوات. وشحنت الآن إلى روما. لكن يبدو أن وجهة النظر الأخيرة هي الصحيحة. أما فيما يتعلق بأجرة الشحن فإننا نجد أن الكمية الإجمالية للغلال التي تم نقلها هي $\frac{1}{4}$ ٥.٦٢٦ $\frac{1}{4}$ أردب شاملة أجرة النقل وهي:

$\frac{1}{8}$ ٥٥٨ أردب . وبعملية حسابية بسيطة نجد أن الكمية التي تم نقلها بعد خصم أجرة النقل منها وهي ٥.٠٦٨ أردب أو ١.٦٨٩ حمولة حمار (باعتبار أن حمولة الحمار ثلاثة أراذب).

(٣% = ١.٦٨٩ = ٥.٠٦٧) قد شحنت بمعدل بتكلفة نقل بلغت $\frac{1}{3}$ أردب مع إضافة بعض الرسوم الضئيلة^(٨٤).

وفي بردية^(٨٥) تعود إلى العام ١٧٠ / ١٧٥ نجد أن أجرة النقل دفعت نقداً بمقدار أربعة دراهمات وجاء فيها:

" في العام من حكم ماركوس أوريليوس (مع ذكر العديد من ألقابه الأخرى) ٢٤ شهر أمشير دفع من قبل كرونيون (Κρονίων) وآخرون من مشايخ القرية (Πρεσβυτεροι κωμης) قرية تيتونيس، من أجل أجرة النقل في العام المذكور آنفاً، لـدين فانيسيس (Φανησιν) بن أونوفريس (Οννοφρεως) لحساب ٤ دراهمة"

ومن خلال إحدى البرديات^(٨٦) المؤرخة بالعام ١٧٢م وهي عبارة عن جسام مقدم من قبل أحد البنائين من أجل أجرة النقل بكمية من الطوب الآجر. نجد تكلفة النقل بلغت ١٦ دراهمة لكل (١٠.٠٠٠) عشرة آلاف من الطوب الآجر.

وفي إحدى البرديات^(٨٧) المؤرخة بنهاية القرن الثاني الميلادي نجد أن أجرة النقل بلغت ١٩ أوبول علي كل كيس يتم نقله من القرية إلى الميناء. وجاء في هذه البردية:

"من كرونيون باكيكيس حفيد حربوقراطيون كاهن معبد قرية تبتونس المشهور... والذي عاني من وقاحة غير عادية من قبل كرونيوس والذي بحق رجل طائش وهذا هو الموضوع. الآن هو حضر نفسه لكي يطلب أجرة الشحن (ναυλον) الذي تم نقله من القرية إلى الميناء. وبدلاً من أجرة الشحن التي دفعها وهي ١٩ أوبول علي كل كيس يطلب ٣٠ بطيشه وقلة حياءه المعتاد".

يبدو من خلال هذه البردية أن تكلفة النقل كانت ١٩ أوبول أو علي كل كيس أو ٣٠ أوبول التي تمت الشكوى علي أساسها.

ويفترض "ويليز" (Welles) ناشر البردية أن تكلفة النقل ربما تكون $\frac{1}{2}$ ٦ أو ١٠ أوبولات لكل أردب من القمح، $\frac{1}{2}$ ٦ علي أساس ١٩ أوبول لكل كيس (كل كيس ٣ أردب) وعشر علي أساس ٣٠ أوبول موضوع الشكوى. ولكن نلاحظ أيضاً من خلال هذه البردية استخدام كلمة "نولون" (ναυλον) للتعبير عن "تكلفة النقل البري" في حين أننا اعتدنا من خلال ما مر بنا من برديات أن "النولون" لتكلفة النقل المائي و"الفوريرون" (φορετρον) لتكلفة النقل البري. ويرى "ويليز" أن كلاً من المصطلحين ربما استخدمما نوعاً ما بطريقة التبادل أي وضع أحدهما أو استعمال مكان الآخر^(٨٨).

(٣) أجور النقل النهري:

لقد كان النقل النهري هو المرحلة الأخيرة من مراحل النقل، فبعد أن يتم نقل الغلال من صوامع الغلال المختلفة برأ علي ظهور الدواب وكذلك العديد من السلع الأخرى، إلى الموانئ النهرية المنتشرة علي امتداد نهر النيل يتم نقلها بالسفن عبر النيل إلى الإسكندرية. حيث بعد ذلك إلى روما.

ولدينا عدد كبير من الوثائق البردية التي تحدثنا عن أجرة النقل النهري. ومنها وثيقة بردية^(٨٩) مؤرخة بالعام ٤٢ م تحدثنا عن أجرة نقل كمية من الحبوب الغذائية عن طريق السفن من أرسينوي إلى ميناء بطوليمائيس هورموس. حيث كانت أجرة نقل ٢١٦ أردب من العدس $\frac{1}{2}$ أردب. وأجرة نقل ٩٠٠ أردب من العدس $\frac{1}{2}$ ٨ أردب $\frac{1}{2}$ ٢٦٧.٩٧ أردب من القمح بلغت أجرة نقلها ٣٠ ٢.٣ أردب. $\frac{1}{2}$ ٣٤.٨٤٧ أردب من الشعير بلغت أجرة نقلها ١٩٨ أردب.

وفي بردية ثانية^(٩٠) مؤرخة بالعام ١٣٣ م دفع مبلغ ١٠٤ دراهمة كأجرة نقل كمية من التبن، تبلغ قيمتها النقدية ١١٩٠ دراهمة، وذلك مقابل نقلها من قرية الألبانثيس (Αλβανθις) إلى محطة مياه في أرسينوي.

وفي عام ١٣٨ / ١٦١ م. في إقليم هيراكليوبوليس، كانت أجرة كمية من القمح ٨٨ دراهمة. و ٣٣ دراهمة دفعت مقابل نقل حجر^(١١).

وتحدثنا إحدى برديات كولومبيا^(١٢) المؤرخة بالعام ١٥٥ م عند نقل كمية من جذوع الأشجار من بوليمون بإقليم أرسينوي إلى قرية بوكولون، وبلغ عدد الجذوع ٢٢ جذعاً. وكانت أجرة النقل ٣٣ ١/٢ دراهمة لكل ١٠٠ أردب من حمولة السفينة التي بلغت ٨٠٠ أردب.

والنص كالآتي:

" إلى ساينوس وشركاه، المصرفين الحكوميين. أنا، هيركليديس بن ديديموس أسم أمي هو ديميتروس من ميناء هيراكليوبوليس، قبطان مركبي المملوكة لي، حمولة ٨٠٠ أردب، مع أمونيوس بن ميترودوروس (Μητροδωρου)، حفيد كيفالون (Κεφαλωνος) من قبيلة سوسيكوسميان (Σωσικοσμιου) وحي زينيان (Ζηνείου)، وديونييسيوس بن بطلميوس حفيد بوتامون (Ποταμωνος) من قبيلة أرخيسـتراتينوس (Αρχεστρατειου) وحي زينيان، يعملون كضمانات لامثالي، وكضمان لي، هذان الاثنان هما رؤساء نقابة ربانة السفن لإقليم أرسينوي. قد تسلمت منك المال الذي فوضت بدفعه لي من أجل نقل خشب الأكانثوس (ακανθινων) لعدد ٢٢ جذع قادم من قسم بوليمون من أجل قرية بوكولون..... بما قيمته ٣٣ دراهمة ١/٢ أوبول ٢ خالكي لكل ١٠٠ أردب من حمولة السفينة. الإجمالي ٢٦٦ دراهمة من الفضة، ١/٢ أوبول، اقتطاع ١/٢ ٥٦% من أجل — بما يساوي ١٧ دراهمة. ٢ أوبول. المتبقي ٢٤٨ دراهمة، ١/٢ ٥ أوبول الإجمالي ٢٤٨ دراهمة ١/٢ ٥ أوبول. و هيراكليديس يبلغ من العمر حوالي ٣٥ عاماً به ندبة بحاجبيه الأيسر كتب بالنيابة عنه لأنه ثبت أنه أمي، من قبل هيراكليديس النوميوجرافئوس. العام الثامن عشر من حكم

مولانا أنطونيوس قيصر. أنا ديونيسيوس بن بطلميوس، أضمن صحة ما ذكر بأعلى هيراكليديس"

ونتبين من خلال هذه الوثيقة البردية أن تكلفة النقل من بوليمون من سعة حمولة المركب، وأن نسبة بلغت $\frac{1}{2}$ ٦% منها ثم انقطاعها من الممكن أنها خصم صاحب المصرف من أجل مبلغ قد تم دفعه مقدماً^(٩٣).

كما نلاحظ أيضاً أن موظفي نقابة أصحاب السفن في إقليم أرسينوي عملوا كضماناء لمالك المركب الخاص في الوفاء بتعاقدات الحكومة^(٩٤).

ويذكر " أويرتل " "Oertel" أن هذين الضامين اقتضتهم الضرورة لضمان تنفيذ قبطان السفينة للمهمة التي أوكلت إليه في خدمة النقل وعدم حدوث أي إتلاف، أو فقدان أو خسائر أثناء النقل^(٩٥).

كما نلاحظ أيضاً أن مالك السفينة (هيراكليديس) كتب بالنيابة عنه شخص آخر هو هيراكليديس، التوموجراففوس لأنه لا يجيد الكتابة. وكذلك ضمنه شخص ثالث في إثبات صحة ما جاء في الإيصال وهو ديونيسيوس^(٩٦).

وذلك يتشابه مع ما جاء في إحدى إيصالات النقل البري حيث كتب بالنيابة عن سائقي الدواب شخص آخر وهو أيضاً توموجراففوس^(٩٧).

وفي إحدى البرديات^(٩٨) التي تعود إلى القرن الثاني الميلادي حساب من المحتمل أنه قدم من قبل موظف إلى رئيسه المباشر، خاص بنفقات تتعلق بأجرة نقل حمولات للعديد من المراكب المحملة بالقمح والمرسلة عبر النهر. في الغالب. إلى الإسكندرية. وجاء في هذه البردية:

" حساب لمركب تريادلفوس (Τριαδελφου) ٣٤٠٠ أردب من القمح بتكلفة ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب، الإجمالي ٧١٢ أردب. { العدد الصحيح هو ٧١٤ حيث أن التكلفة كانت ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب. وإذا قسمنا ٤٣٠٠

÷ ٢١ = ٧١٤ وليس ٧١٢. لنفس الشخص بتكلفة ٤ دراخمة لكل ١٠٠٠ أردب،
 ١٢ دراخمة حمولة ١٧١ أردب من القمح نقلت.... المكان الجاف ٤ دراخمة لكل
 ١٠٠ أردب، ٦ دراخمة، تكلفة الجرة (من النيذ) أرسلت إلى المساعدين
 (υπηρεταις) والجنود (στρατιωτη) ٨ دراخمة أوبول^(٩٩).
 وفي إحدى فقرات هذه البردية^(١٠٠) أيضاً جاء:

" مركب هوريون (Ωριωνος) بن أمونيوس (Αμμωνιου) ١٥٠٠
 أردب. والمركب باوسيريس (Παυσيريوس) بن أبوللونوس، ٥٠٠ أردب الاجمالي
 ٢٠٠٠ أردب بتكلفة ٢١ دراخمة لكل ١٠٠ أردب = ٤٢٠ دراخمة دفع إلى
 هوريون، ربان مركب، المبلغ المخصص له ٨ دراخمة"

يبدو بشكل واضح أن هذا حساب نقل غلال الأنونا بالإضافة إلى بعض
 جرار النيذ ولقد بلغت تكلفة نقلهم من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية ٢١ دراخمة
 لكل ١٠٠ أردب. ونلاحظ أن تريادلفوس قد تقاضي مبلغاً إضافياً وهو ٤ دراخمة
 لكل ١٠٠٠ ألف أردب ولكن سبب تقاضيه لهذا المبلغ الإضافي غير معروف.

وفي بردية^(١٠١) مؤرخة بالعام ٢١٠م نجد أن تكلفة النقل لكمية من الغلال
 من ميناء "جروف" في أرسينوي إلى ميناء بطوليمائيس هورموس بلغت أردب لكل
 ١٠٠ أردبا من الحمولة بالإضافة إلى ١/٤ أردب إضافي. وتعلق هذه البردية بنقل
 كمية من الغلال من قريتين من إقليم أرسينوي عن طريق دواب حمل من إقليم
 كينوبوليس. وتكلفة النقل الخاصة بهذه الغلال ليست شاملة أي أنها شملت النقل عن
 طريق السفن فقط حيث أن تكلفة النقل البري الخاص بدواب النقل التي نقلت
 الغلال إلى الميناء دفع بشكل منفصل عن تكلفة النقل المائي وما حاء في هذه البردية
 هو فقط تكلفة النقل بالسفن^(١٠٢).

وجاء في البردية:

" في الرابع والعشرين من شهر بابه ٩٨ حمار أحضروا ٢٩٤ أردباً (بمعدل ٣ أردب لكل حمار).

في السابع و العشرين ٢٨٢ تم تسليمهم (حساب الأيام الأخرى فقد) المجموع الكلي للتوصيلات حتى ٢٩ بابه ١٧٣٠ أردب من القمح (بدلاً من ٣٧٣٠ أردب أعطيت في النص) تكلفة الشحن أردب لكل ١٠٠ أردب. { لو قمنا بحسابها بقسمة المجموع الكلي للأردب وهو ١٣٧٠ ÷ ١٠٠ أردب = ١٧ ١/٢ أردب بالإضافة إلى ١/٤ أردب ١٧ ١/٢ أردب بإضافة ١/٤ أردب، المجموع ١٧ ١/٢ أردب باقي الحساب ١٧١٢ ١/٢ (بدلاً من ٣٧١٢ ١/٢ أردب أعطيت في النص). وفي إحدى البرديات^(١٠٣) المؤرخة بالقرن الثالث الميلادي نجد أن مالك مركب يدعي كرونيون قد تقاضى ٢٩٩ دراهمة كأجرة نقل، ولكن لم يتضح لنا من خلال البردية الكمية المنقولة والمكان الذي نقلت منه أو إليه. كما نجد أيضاً في نفس البردية أن أجرة نقل كمية الشعير إلى الإسكندرية بلغت ٥١٨ دراهمة.

وفي بردية^(١٠٤) مؤرخة بالقرن الثالث الميلادي. وهي عبارة عن طلب مقدم إلى مدير مكتب الاستراتيجوس في أوكسيرينخوس بخصوص أجرة نقل كمية من الغلال، تم نقلها من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية، ولقد بلغت أجرة النقل هذه واحد أوبول رغم أننا نعلم من خلال بردية أوكسيرينخوس السابقة الذكر^(١٠٥) أن أجرة النقل من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية كانت ٢١ دراهمة لكل ١٠٠ أردب. وجاء في البردية:

" إلى أوريليوس ديميتريوس (Δημητριω) مدير مكتب ستراتيغوس (διαδεχομενω τηω στρατηγιαν) أوكسيرينخوس، من أوريليوس بطلميوس بن ديوجينيس (Διογενους) وفيلوتيراس (Φλωτερας) ربان مركب خاص تبلغ حمولتها ٥٠٠ أردب ذات رأس تمثال.... وأوريليوس ويوجينيس

بن سيرايبون وأرسينوي مركب مملوكة لـ..... بن أوفيلليوس (Οφέλλιου) ومع ذلك تلقب بـ وتبلغ حمولتها.... أردب. بها رأس تمثال إيزيس (Ισις). أوريليوس.... بن ديوسقوروس (Διοσκούρου) وأنخيوس (Ανκίος) ربان مركب مملوكة لكلاوديا برينيكي، ومع ذلك لها لقب آخر. تبلغ حمولتها ٢٥٠ أردب، وبها رأس تمثال.... الثلاثة جميعهم من أوكسيرينخوس. والربانة مرافقون لنا، ربانة المراكب السبعة، التي تبلغ مجموع حمولاتهم ٤٥٠٠ أردب، نطلب بأن تصدر أمراً لدفع أجرة أوبول لشحن $\frac{1}{3}$ ٤.٥٦٧ أردب من محصول العام الأول، الماضي الذي نقلناه علي مراكبنا النهرية جميعهم ... من الفضة دراهمة".

ويذكر "جونسون" أن أجرة الواحد أوبول ليس معروفاً بالتحديد إن كانت أجرة نقل أم أجرة قيادة؟^(١٠٦)

وربما كانت أجرة الواحد أوبول مقابل القيادة وذلك لعدة أسباب:

أولاً: أن البكمية التي تم نقلها من أوكسيرينخوس إلى الإسكندرية هي كمية كبيرة بلغت $\frac{1}{3}$ ٤.٥٦٧ أردب. وهي كمية يصعب معها التصديق أن تكلفة نقلها هي واحد أوبول.

ثانياً: أنه جاء في نهاية البردية ما يشير إلى أن هناك مبالغ مالية أخرى قد دفعت "جميعهم... من الفضة... دراهمة"^(١٠٧)، وربما كانت هذه المبالغ هي أجرة النقل.

ثالثاً: وجود قباطنة مرافقون لأصحاب المراكب الذين قدموا الطلب مما قد يوحي بأن أجرة الواحد أوبول هي أجرة قيادة وليست نقل.

رابعاً: أن "جونسون" ذكر أن أجرة واحد أوبول ليس لها شبيه آخر في البرديات سواء كانت أجرة مقابل القيادة أو أجرة مقابل الشحنة^(١٠٨) حتى وإن صح

الافتراض بأن أجرة الواحد أوبول كانت مقابل القيادة فإن هذا المبلغ هزيل جداً.

وفي بردية^(١٠٩) مؤرخة بالعام ٢٣٦م وهي عبارة عن عقد إيجار مركب. نجد أن تكلفة نقل كمية من بذور الخضراوات من ميناء جروف بأرسينوي إلى ميناء أوكسيرينخوس بلغت ٤٠ دراهمة لكل ١٠٠ أردب، وبما أن الكمية المتفق علي نقلها بين المالك والمستأجر هي ٢٥٠ أردب فإن تكلفة النقل لهذه الكمية بلغت ١٠٠ أردب وتم الاتفاق بين المالك والمستأجر علي أن يستلم المالك ٤٠ دراهمة من قيمة تكلفة النقل والباقي وهو ٦٠ دراهمة سوف يستلمها عند وصول الشحنة إلى ميناء أوكسيرينخوس.

(٤) عقود السفن:

بعد أن تحدثنا عن أسعار وسائل النقل ومستلزمات السفن وتكلفة النقل البري والنهري، واستكمالاً لهذا الموضوع نتحدث عن عقود إيجار السفن وقيمة الإيجار وشروط الإيجار.

وأولي هذه العقود، عقد مؤرخ بالقرن الثاني الميلادي (١٤٠م) جاء فيه^(١١٠).

" اتفاق بين وتريفون (Τρυβων) بن أبوللونيسوس مسجل في حي أبوللونيسوس ربان سفينة مخصوص شحن ستة آلاف أردب من الحبوب الغذائية. ويقر تريفون بأنه قد تسلم مبلغ أربعمئة (٤٠٠) دراهمة من الفضة، من المبلغ المتفق عليه لاستئجار سفينته وأنه سوف يتسلم الشحنة في ميناء ويسلمها في ليثاين (Λιττινε) في إقليم "سايس" سالمة بدون أي ضرر أو خسارة من المياه، وأنه سيحصل أيضاً علي دراهمة وشراب في ممفيس وأنه لن يتحمل أي عبء ماعدا إكراميات الأعياد التي سوف يدفعها، وأنه سيتسلم باقي مستحقاته عند تفريغ الشحنة، وأنه لن يحصل أي أعباء ناجمة عن التأخير في تفريغ الحمولة إذا وصلت الشحنة يوم الاحتفال، أما إذا تأخرت السفينة أكثر من يوم فإنه سيتحمل

دراخمة عن كل يوم. ويقر تريفون بأنه سوف يقدم عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافة مستلزمات السفينة التي سوف ترسو بأمان في المرسى المحدد في الوقت المناسب وأنه في حالة عدم التسليم وفقاً لذلك يقبل تحمل العقوبات الجزائية المذكورة في العقد وبأنه سيكون مستعد للإبحار في اليوم السادس من شهر طوبة. وعقد آخر من البردية نفسها جاء فيه^(١١):

" اتفاق بين بن مسجل في "موسوباتوريان" (Μυσοπατορία) وحي ألتاين، ينوب عنه سمسار السفن ماركون و أو كسيرينخوس، يبلغ من العمر عاماً وبه ندبة علي ساعده الأيسر، ربان سفينة سعتها... أردب ويقر بأنه استلم مبلغ دراخمة و ١٤ دراخمة " شراب ممفيس" وذلك مقابل استئجار مركبه لنقل.... من جذوع خشب النخيل. وسوف يستلمها في جروف في مدينة أرسينوي، ويسلمها في ميناء.... سالمة بدون أي ضرر أو خسائر من المياه، وأنه لن يتحمل أي عبء ماعدا إكراميات الأعياد التي سوف يدفعها. قيمة العقد ١٦٤٠؟ دراخمة سوف تدفع عند تفريغ الحمولة. سوف يسمح له بثلاثة أيام لتفريغ الحمولة بعدها سوف يدفع.... دراخمة عن كل يوم تأخير في تفريغ الحمولة وسوف يقدم الربان عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافة مستلزمات السفينة وسوف يرسو بأمان في المرسى المحدد في الوقت المناسب، وفي حالة عدم التسليم وفقاً لذلك يقبل تحمل العقوبات الجزائية".

ويتبين لنا من خلال العقدين السابقين الآتي:

- ١- أن مالك المركب قد تم استئجار مركبة لنقل حبوب غذائية كما جاء في العقد الأول. وجذوع النخيل كما جاء في العقد الثاني.
- ٢- أن قيمة الإيجار للمركب كما جاء في العقد الثاني بلغت ١٦٤٠ دراخمة. وأن قيمة الإيجار كان يدفع مستأجر المركب جزءاً منها أثناء توقيع العقد

والباقي عند تفريغ الحمولة، أو يدفع المبلغ المتفق عليه بالكامل عند تفريغ الحمولة ولا يدفع شيئاً عند توقيع العقد.

٣- كما تبين لنا من خلال العقد الثاني وجود سمسار للمراكب وأن هذا السمسار كان من الممكن أن ينوب عن المستأجر أو مالك السفينة في توقيع العقد.

٤- ولقد كان صاحب المركب يتعهد بالآتي:

١- أن يتسلم الشحنة في المكان المتفق عليه ويسلمها في المكان المتفق عليه أيضاً.

٢- أن ينقل الحمولة بسلام بدون خسائر أو تلف أثناء الإبحار.

٣- أن يدفع إكراميات الأعياد.

٤- إذا تأخر في عملية التفريغ في اليوم المحدد في العقد سوف يدفع غرامة عن كل يوم تأخير.

٥- أنه سوف يقدم عدداً كافياً من البحارة وكذلك كافة مستلزمات المركب.

٦- أن جملة " لن يتحمل أي عبء " الواردة في العقد ربما كان المقصود منها الضرائب المفروضة علي السفينة، أو ربما الرسوم الجمركية التي سوف يدفعها علي البضائع المنقولة أثناء الإبحار.

٧- أن يرسو بالمركب بأمان، في المرسى المحدد، وفي الوقت المناسب وذلك ربما لتجنب أي اعتداء من قبل القراصنة وكذلك ربما لأن هناك بعض المراسي المحددة من قبل حراس النهر حتى يسهل عليهم فحص وتفتيش السفينة. وربما أنه في ذلك الوقت، عام ١٤٠م، كانت هناك اضطرابات أهلية بشكل كبير مما يخشى علي السفينة

من اعتداءات الأهالي أو الثائرين وذلك كان سبباً في وضع هذه الفقرة في بنود العقد.

٨- كما تعهد الريان بأن يبحر في اليوم المحدد له الإبحار فيه.

٩- في حالة عدم التسليم وفقاً لتلك الشروط سوف تفرض عليه العقوبات الجزائية المذكورة في العقد^(١١٢).

نتين من خلال هذه العقود أن تجار أرسينوي كانوا لا يكتفون بترويج بضاعتهم في مديرية الفيوم فقط وإنما كانوا يتاجرون في أقاليم أخرى ليست فقط قريبة منهم ولكن أيضاً مع أقاليم بعيدة عنهم مثل سايس^(١١٣).

وهناك عقد آخر^(١١٤) مؤرخ بالعام ٢١٢م وهذا العقد عبارة عن بيع مركب في شكل إيجار وهو ما عرف " بالبيع المستأجر " وسبب هذا النوع من البيع غير معلوم. ولكن ربما لأن ملاك المراكب النهرية كانوا يحملون امتيازات بعينها، ولم يرغبوا في التخلي عنها، أو أن مسئولية قائدي السفن القانونية قد اختلفت في ذلك الوقت فربما قد تجنب المستأجر معوقات قانونية بعينها علي سبيل المثال، ربما قد تجنبه المصادر أو تجنبه دين قد يكون علي السفينة فإن الدين يتحمله المالك وليس المستأجر^(١١٥).

ونص العقد كالتالي:

"... العشرون. دفع واحد تالت من قبل هارميرميوس (Armirumyus) يدعي أيضاً ميلاس بن حورس العام العشرون من حكم الامبراطور ماركوس أوريليوس (مع ذكر العديد من الألقاب الأخرى) اليوم العشرون من شهر بشنس (أو برمودة) من خلال مصرف أونوبيون بن أمونيوس الإداري من قبيلة ماتيديان، وحي كاليكتينيا (Καλλιτεκνεα) في أنطنيوبوليس. هارميرميوس يدعي أيضاً ميلاس بن تيروي وسيناس من " تنتر " (دندرة) عاصمة الإقليم يقر إلى بيكيس بن ييوس بن بيكيس، وأمه سينثوتمينيس (Σενθωτμηνις)، من بانوبوليس بأن بيكيس قد أجر إلى هارميرميوس يدعي أيضاً ميلاس بعقد هذا البيع المستأجر لمدة ٦٠ عاماً من هذا

اليوم المالي المعلن، المركب اليوناني المملوكة له حمولة ٤٠٠ أردب نقل أو تزيد عن ذلك. لها سقف، مزوده بمراقب، لها فناء كامل، وشراف من الكتان، وحبال، وصهريج، وأجراس. ومجموعة من البكرات، ومجدافين لهما قضيب علي ذراع الدفة، وسنارة(هلب) مثلثة الشكل، وأربعة مجاديف، وخمسة أعمدة صواري طرف من الحديد، وسلم يصل ظهر السفينة بالحجرات ولوح خشبي للإنزال، ورافعة، وعدد ٢ مرساة من الحديد بكتلة معدنية، ولكل واحد منهما مرساة ذات خطاف، وحبال من الليف، حبل مزدوج، حبل مرساة، ثلاثة أنابيب لتفريغ الحمولة، مكبال، ميزان، قماش للأشرعة، وزورق صغير له مجدافين وجميع التروس المعتادة، مسامير حديدية. في الإيجار تم الاتفاق فيما بينهم علي ٦٠ عاماً بواحد تالنت و ٢٠٠٠ دراهمة من الفضة. من هذا المبلغ استلم بيكيس في الحال من هارميريموس، يدعي أيضاً ميلاس واحد تالنت من الفضة. المجموع واحد تالنت والمتبقي ٢٠٠٠ دراهمة من الإيجار. هارميريموس يدعي أيضاً ميلاس سوف يسلمه إلى بيكيس عندما يزور إقليم "بانوبوليس" ويستلم منه إيصال بناء المركب. والآخر (مالك المركب) ينال الضمانات (الخاصة بالمركب المذكورة) لكي يحتفظ بالحقوق المستمدة من ذلك، يصدر بيكيس إلى المذكورة هارميريموس يدعي أيضاً ميلاس الإيصال المناسب للمبلغ المذكورة ٢٠٠٠ دراهمة. بهذه الطريقة، فإن الطرف سابق الذكر قد أخذ من بيكيس المذكورة آنفاً، مركب بتجهيزات، والزورق في ميناء انتينوبوليس، ومن الآن ولكل الوقت، فإن هارميريموس يدعي أيضاً ميلاس ورثته سوف يملكون و يحوزون المركب التي أجرت، لهم بالبيع المستأجر وسوف يديرونها ويتعاملوا معها بأي أسلوب يختارونه بدون إعاقة وعلاوة علي ذلك، ربما يؤجرونها من الباطن ويستخدمونها في النقل وتخصص لهم كل العائدات الناتجة عنها، وعلاوة علي ذلك. ربما تحطم أو يعيد بنائها إلزاماً علي بيكيس وورثته أن يضمونها بشكل ثابت بأي طريقة، ولن يقيموا دعاوى قضائية ضد المستأجر وورثته في أي تصرف علي أي ذريعة: ولو أن أي شخص أقام دعاوى قضائية ويحقق في ضمان الدعاوى القضائية سوف يكون لاغ فضلاً عن أنهم

سوف يدفعون غرامة إلى المستأجر أو ورثته ضعف كمية الإيجار، ونفس الشيء للخزانة، سويّاً مع خسائر ونفقات البيع المستأجر، فضلاً عن بقاء الشرعية والضمان. (توقيع) أناييكيس بن ييبوس بن بيكيس أمي هي تميميس بن بانوبوليس أجرت بطريقة البيع المستأجر لمدة ستون عاماً المركب اليوناني المذكور آنفاً للإيجار واحد تالنت و ٢٠٠ دراهمة، التي استلمت منه في الحال واحد تالنت من الفضة، وسوف أحصل منه علي المبلغ المتبقي وهو ٢٠٠ دراهمة في إقليم بانوبوليس، وذلك عندما يستلم مني الضمانات المكتسبة، ولقد سلمته المركب وسوف أضمنها كما ذكر آنفاً، أنا هارميرميوس أدعي أيضاً ميلاس من تيريس من تينيرا عاصمة الإقليم، أخذت المركب المذكورة آنفاً، بالإيجار بالبيع المستأجر، للإيجار واحد تالنت و ٢٠٠٠ دراهمة من الفضة، بالمبلغ الذي دفعته في الحال واحد تالنت من الفضة والباقي، ٢٠٠٠ دراهمة سوف أسلمها إليه كما وضع بأعلى، بهذه الطريقة استلمت المركب - أنا سيرايمون كتبت لوالدي لأنه لا يجيد الكتابة.

ويتبين لنا من خلال البردية السابقة، والتي هي عبارة عن عقد بيع في صيغة إيجار أو ما يسمى " بالبيع المستأجر " الآتي.

١- أن قيمة هذا الإيجار أو " البيع المستأجر " بلغت واحد تالنت و (٢٠٠٠) دراهمة. يدفع المستأجر جزءاً منهما مقدماً أو أثناء تحرير العقد والباقي يدفعه عند استلامه الأوراق أو المستندات الخاصة بالمركب.

٢- وجود مصرف إداري يختص بهذا الموضوع من الإيجارات وربما كان هذا المصرف هو الضامن لهذا العقد أو لقيمه أو للإيجار.

٣- أن مدة الإيجار بلغت (٦٠) عاماً تبدأ من وقت تحرير العقد.

٤- أن العقد ذكر فيه وصف السفينة وكل مستلزماتها وما بها من تجهيزات.

٥- من حق المستأجر أن يؤجر المركب لشخص ثالث بطريقة الإيجار من الباطن.

٦- ليس من حق المؤجر الاعتراض علي أسلوب إدارة المستأجر للمركب أو الاعتراض إذا ما أعاد المستأجر بنائها من جديد.

٧- إذا أقام المؤجر أو ورثته أي نوع من أنواع الدعاوى القضائية سوف يدفع للمستأجر غرامة تقدر بضعف مبلغ الإيجار ومبلغ آخر للخزانة (ربما للمصرف الإداري).

وهناك بردية^(١٦) مؤرخة بعام ٢٣٦م وهي عبارة عن عقد إيجار مركب، ولكن تأجير المركب كان بغرض نقل كمية من بذور الخضراوات من ميناء جروف بإقليم أرسينوي إلى ميناء أو كسيرينخوس مقابل مبلغ من المال يدفعه المستأجر إلى مالك المركب أو القبطان.

والنص كالآتي:

" أوريليوس هيراكليس بن ديوسقوروس من أنطينبوليس، ربان سفينة مملوكة له شخصياً، أجرها لأوريليوس آريوس بن هيراكليديس سيناتور مدينة أرسينوي من أجل تحميل ٢٥٠ أردباً من بذور الخضراوات لكي تنقل من ميناء جروف في عاصمة الإقليم إلى ميناء أو كسيرينخوس طبقاً للأجر المتفق عليه ١٠٠ دراهمة من الفضة، خالية من كل الأعباء، والتي استلم منها بهذه الطريقة ٤٠ دراهمة من الفضة والباقي ٦٠ دراهمة سوف يستلمها عند الوصول. هذه الحمولة سوف يقوم بتسليمها سالمة وغير متلفة بسبب الخسائر الناجمة عن البحر، وسوف يسمح له بيومين من الخامس والعشرين للتحميل. وسوف يسمح له بأربعة أيام في أو كسيرينخوس، وبعدها إذا تم تأخير، سوف يستلم (١٦) دراهمة يومياً كتقاعس عن التفريغ، القبطان يمدد بالقدر الكافي من الملاحين وكل الاحتياجات الأخرى للمراكب. وسوف يستلم أيضاً من أجل شراب ممفيس جره من النبيذ في أو كسيرينخوس هذا العقد شرعي. أنا أوريليوس هيراكليديس أجرت المركب واستلمت ٤٠ دراهمة علي الحساب كما تعين التاريخ"

ويتبين لنا من خلال هذا العقد الآتي:

١- أن تكلفة النقل وهي أيضاً قيمة الإيجار للمركب بلغت (٤٠) دراخمة لكل ١٠٠ أردب وبما أن حمولة المركب تبلغ (٢٥٠) أردباً، فإن المبلغ المتفق عليه ١٠٠ دراخمة من الفضة يدفع المستأجر منها للقبطان ٤٠% أي ٤٠ دراخمة والباقي عند وصول الشحنة للمكان المحدد وهو ميناء أوكسيرينخوس وهو ٦٠% من قيمة الإيجار أو تكلفة النقل وبلغ ٦٠ دراخمة.

٢- علي القبطان أن يسلم الحمولة سالمة، ليس بها أي خسائر ناجمة عن الإيجار.

٣- يسمح للقبطان يومين للتحميل وأربعة أيام للتفريغ.

٤- إذا تمت إعاقة القبطان لسبب خارج عن إرادته يحصل علي ١٦ دراخمة عن كل يوم تأخير كتعويض عن التقاعس في التفريغ أو التحميل.

٥- أن يقدم البحار الملاحين اللازمين للمركب وكافة الاحتياجات الأخرى اللازمة للمركب.

وهكذا نكون قد تحدثنا عن أسعار وسائل النقل وأجور النقل المختلفة. وكذلك عقود إيجار المراكب وقيمتها وأنواعها. والشروط التي جاءت بها، وذلك في العصرين البطلمي والروماني. ولعلنا نكون قد غطينا موضوعنا، كما وعدنا وخططنا، من خلال الوثائق البردية المتاحة؟ والتي قمنا علي ترجمتها (من لغة ناشر البردية)، وعلقنا علي بعضها واستخرجنا بعض المضامين الهامة. والله من وراء القصد.

هوامش الفصل السادس

- (1) P. Hib., I, 34, 11.1- 6 (243/ 242 B.C) Arsinoe.
- (2) Ibid, 73, 11.5-8 (243/ 242 B.C) Arsinoe
- (٣) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في عصر البطالة، ج ٣ ص ٣٢٢.
- (4) P. C. Z., 59036., p. 58 (about 257 B.C) Philadelphia.
- (٥) حسين محمد أحمد يوسف، أسعار المنتجات الصناعية وأجور أرباب الحرف والمهن في مصر إبان عصر البطالة " دراسة وثائقية"، رسالة دكتوراه غير المنشورة جامعة القاهرة، فرع بني سويف، القاهرة (٢٠٠٠م)، ص ١٠٥.
- (6) P. C. Z., 59036, Comment Line, 12, p.60.
- (7) Ibid, intro, p.58.
- (8) Ibid, 59025, 11.5-6, (256- 255 B.C) Philadelphia.
- (٩) حسين محمد يوسف، أسعار المنتجات الصناعية وأجور أرباب الحرف والمهن إبان عصر البطالة، نفس الصفحة.
- (10) P. C Z., 59036, p.58.
- (11) P. C Z., 59025, 11.4-5.
- ملحوظة: هذا الجدول نقلاً عن/ حسين محمد يوسف. أسعار المنتجات الصناعية، ص ١٩٨.
- (١٢) حسين محمد يوسف، المرجع السابق.
- (١٣) نفسه.
- (14) P. Tebt., 802, 11.19- , (135 B.C) Arsinoe.
- (١٥) حسين محمد يوسف ، المرجع السابق، ص ١٠٦.
- (١٦) فاطمة الزهراء هاشم محمد الليثي، التعليم المهني في مصر الرومانية في ضوء الوثائق البريدية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة ٢٠٠٠ م ، ص ٢٩.
- (17) Fraser & Robert, Op. Cit., p. 290.
- (١٨) فاطمة الزهراء هاشم، المرجع السابق، ص ٣٠.
- (١٩) حسين محمد يوسف، المرجع السابق، ص ١٠٤.
- (20) P. Col, Zen., 43 (about 253 B.C) Philadelphia.
- ملحوظة - الجدول السابق نقلاً عن حسين يوسف، المرجع السابق - نفس الصفحة.
- (21) P. C Z., 59649 recto., 11.8- 43.
- (22) Ibid., 11.8-14.
- (23) Ibid., 11.15-19.
- (24) Ibid., 11.20-28.
- (25) Ibid., 11.29-34.
- (26) Ibid.

- (27) Ibid., p. 91.
 (28) P. Tebt, III, 786 (about 138 B.C)
 (29) Ibid, 856. (about 171 B.C).
 (30) Ibid.
 (31) Ibid.,852 (174 B.C) note, 85.
 (32) P. Tebt, I, 35, 11.11- 15 (B.C.111)
 (33) P. Fay. Towns, 18, (a) 11.1-9 (1st Cent. B.C)
 (34) P. Fay, Towns, 18 (b), 11.1- 10 (1st Cent B.C).
 (35) Rostovtzeff, FSELEHT, pp. 166.- 168.
 (36) P. Fay, Towns, 18 (a)(b).
 (٣٧) أيدرس بل، المرجع السابق، ص ٦٥.
 (38) P. Cornell,3 (Mid Cent. B.C)11.2- 8.
 (39) P. Mich, Zenon, 60, 11.3- 6 (248- 247 B.C).
 (٤٠) فادية أبو بكر، المرجع السابق، ص ١٨٥.
 (٤١) نفسه، ص ١٨٦.
 (٤٢) إبراهيم نصحي، تاريخ مصر في العصر البطالة، ج ٣، ص ٣٣٨.
 (43) P. Mich, Zenon, 60,11.3- 6.
 (44) P. Petrie, III, 107, a-e.
 (45) P. Lond. VII, 2007 (248 B.C) Arsinoe.
 (46) P. Mich, Zenon., 44, (about mid, 3rd Cent. B.C).
 (٤٧) حسين محمد يوسف، المرجع السابق، ص ١٤٢.
 (٤٨) نفسه، ص ١٣٣.
 (٤٩) آمال محمد الروي، مصر في عصر الرومان، ص ٢٥٢.
 (٥٠) نفسه، ص ٢٥٣.
 (51) Wallace, Op. Cit., p.30.
 (52) Ibid., p. 43.
 (53) Johnson. Op. Cit., pp. 230- 231.
 (54) Husselman., Op. Cit., pp. 73- 74.
 (55) P. Fay- Town, 92,1- 15 (A. D 126).
 (56) Husselman, Op. Cit., p. 75.
 (57) Johnson, Op. Cit,pp.230- 31.
 (58) Ibid.
 (٥٩) منيرة محمد المشري، المرجع السابق، ص ١٦٥، ١٦٧، ١٦٨.
 (60) P. Fay, 101.
 (61) BGU, 912.
 (62) P. Tebt, X, 35.
 (63) P. Tebt, VII, 18.

- (64) P. Lond, 131.
- (65) P. Tebt. II 356, 11.1- 8 (about 108 A.D).
- (66) BGU, 697.
- (67) Johnson, Op. Cit., p.602.
- (68) P. Col., I recto 4., cols, 1, 3,4,5,6,7,8,9,11,13,15,16,18,19.
- (69) Ibid., col., 11.1- 10.
- (70) Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 107.
- (71) Ibid., p. 106.
- (72) Ibid.
- (73) P. Col., I recto 4, col,16 11.1- 170.
- (74) Ibid., cols., 1,1.6 ; 7,11.8-9; 9,11.10- 11;19,1.7.
- (*) ولكن المعنى الحرفي للتعبير اليوناني هو: " ولم تظهر غير ذلك " (رأي ا.د /السعدي).
- (75) Westermann and Keyes, Op. Cit., p. 108.
- (76) P. Col., cols., 1,11.21- 23; 4,11. 29- 33; 5,11.21- 26;6,11. 29- 22;
7,11.21- 25; 9,11,26- 30; 16,11. 23- 28; 18, 11. 29- 31; 19, 11- 18- 23.
- (77) Ibid., col,18,11.29- 31.
- (78) Ibid., cols., 3,11.17-20; 8,11.18- 20;13,11.19- 21;15,11.14-15.
- (79) Ibid., col., 3,11,17- 20.
- (80) Ibid., col., 8,11-15- 20.
- (81) Col, 13,11.12- 11.
- (82) Westermann and Keyes, Op.Cit., p. 109.
- (83) P.Upps. 2 ,recto 1.(157- 158 A.D).
- (84) Johnson, Op. Cit., p. 415.
- (85) P.Tebt. 364, 11.1- 12. (A.D 170/ 175).
- (86) P.Tebt.,402, intro, p. 273.
- (87) Welles, Op. Cit., pp. 104,105.
- (88) Ibid, pp.109,110.
- (89) BGU, 802.
- (90) P. Lond., 1165.
- (91) Johnson, Op. Cit., p. 407.
- (92) P. Col., I recto. col, 10,11.1-24 (155 A.D) Thiadelfhia.
- (93) Johnson,Op.Cit.,p.407.
- (94) P.Col Irecto 4.,col, 10, 1.10.
- (95) Oertel, Op. Cit.,p. 135.
- (96) P.Col,1 recto 4,col., 10, 11. 21- 23.
- (97) P. Col, I recto 4., col, 8,11.15-20.
- (98) P. Oxy, III, 522, 11.1- 6 (2nd Cent. A.D). Oxyrhynchus.
- (99) Ibid. Comment Line, I, P. 260.
- (100) Ibid., 11.12- 15.
- (101) P. Hamb. 17. col, III, 11.1- 10 (210 A.D).

(102) Ibid, Intro.pp. 70- 71.

(103) P- Oxy, 1652, (a), cols,I, II, 11.1-3.(3rd Cent. A.D.).

(104) P.S.I., IX, 1048, 11.1- 20 ,Oxyrhynchus (3rd Cent. A.D)

(105) P.Oxy,522.

(106) Johnson, Op. Cit., p. 423.

(107) P.S.I. Op. Cit.,1.20.

(108) Johnson,Loc.cit.

(109) P.Lond., 948,11.1- 25, (236 A.D).

(110) P. Ross- Georg. , 18 (140 A.D).

(111) Ibid.

(112) Johnson, Op. Cit., p- 413.

(١١٣) حسين الابياري، المرجع السابق، ص ٢٧٨.

(114) P. Lond., 1164 (b) = Select. Papyi , 38.

(115) Johnson, Op. Cit., p. 421.

(116) P.Lond., 948,11.1- 25, (236 A.D).

الخاتمة

من خلال ما سبق عرضه عن النقل والمواصلات في مصر في العصر اليوناني- الروماني نستطيع أن نستخلص الآتي:

١- اهتمام كل من البطالمة والرومان بوسائل النقل المختلفة، سواء البرية منها أو المائية.

٢- كان الملك البطلمي يمتلك وسائل نقل خاصة به، فقد كانت له بغاله وحميره وجماله، الخ، وكذلك السفن الخاصة به. وكذلك كان الحكام الرومان أيضاً يمتلكون وسائل نقل خاصة بهم.

٣- أن الأفراد سواء في العصر البطلمي أو الروماني كانوا يمتلكون وسائل نقل خاصة بهم. وإن كانت السفن لا يمتلكها إلا الأثرياء وكبار رجال الدولة، وذلك لغلو ثمنها وارتفاع تكلفة إنشائها.

٤- اهتمام البطالمة الشديد بإنشاء وتمهيد الطرق البرية، وإن كان هذا الاهتمام منبعه خدمة تجارة البحر الأحمر التي كانت تدر عليهم دخلاً هائلاً. كما أن هذه الطرق سهلت لهم جباية المكوس والضرائب، التي فرضوها علي دواب النقل التي تمر من خلال تلك الطرق وما تحمله من بضائع، وكذلك الأشخاص الذين يعبرون من خلال تلك الطرق.

٥- وعلي العكس تماماً، يمكن تقييم تصرفات الحكام الرومان، أباطرة وولاة، و أعمالهم في مصر. ذلك لأن اهتمام الرومان بإنشاء الطرق

البرية والمحطات والأبراج التي امتدت علي طول الطرق، فكان الغرض منه هو استتار هذه البلاد والاستفادة منها، بل وشحنها إلى بلادهم كعادة المستعمر دائماً والذي يبدأ بتسخير إمكانيات وموارد البلاد الخاضعة له سواء البشرية منها أو الطبيعة لصالحه الخاص. وإن كانت هناك أسباب أخرى لا نستطيع إغفالها وراء إنشاء تلك الطرق، مثل تسهيل عبور القوافل التجارية وكذلك انتقال الناس من مكان لآخر، وإن كان ذلك أيضاً لتسهيل عملية الاستتار لموارد هذه البلاد. فضلاً عن استتار الأهالي أنفسهم عن طريق ما يجبي منهم من مكوس سواء لقاء مرورهم أو مرور بضائعهم عبر تلك الطرق.

٦- كما كان أحد أهم الأسباب وراء إنشاء البطالمة والرومان للحاميات العسكرية والمحطات علي امتداد الطرق والعديد من الأماكن الأخرى، هو إحكام قبضتهم علي الأهالي، وسرعة السيطرة عليهم إذا ما حاولوا القيام بأي ثورات أو أعمال شغب وعنف ضد الوجود البطلمي أو الروماني.

٧- إدارة وتنظيم عملية النقل سواء البرية أو المائية بشكل دقيق سواء في العصر البطلمي أو الروماني، وذلك لما رأيناه من تقسيم لعملية النقل إلى مراحل مختلفة وكذلك وجود الموظفين المختصين بعملية النقل، والدور الذي كان يعهد إلى كل منهم القيام به والتشديد علي عدم التهاون أو التقصير في أداءه. كما لاحظنا تقسيم الأدوار وتوزيع

الاختصاصات دون تداخل في هذه الاختصاصات. فكل من هؤلاء الموظفين كان يعرف دوره. ما يجب عليه القيام به.

٨- كما لاحظنا وجود كيانات عمالية مثل الجماعات، والنقابات، والجمعيات الخاصة بوسائل النقل البري والنهري، مثل نقابة سائقي الحمير، وسائقي الجمال، وملاك السفن وغيرهم.

٩- فداحة الضرائب التي فرضها كل من البطالمة والرومان، والتي أثقلت كاهل الأهالي. فقد فرضوا الضرائب علي كل شئ، علي البضائع، والدواب، والسفن، وانتقال الأفراد حتى أننا رأيناهم يفرضون الضرائب علي النساء، (مثل نساء الجنود والبحارة) بل والأغرب من ذلك أن الرومان فرضوها علي دفن الموتى.

١٠- لما كانت الأسرة البطلمية الحاكمة قد جاءت إلى مصر من أجل الثراء، فقد اهتمت بجمع ضريبة محصول القمح في خزائنها بالإسكندرية، ووضعت حراسة شديدة علي ذلك. وبينما هي اضطهدت الشعب وحاولت إثبات أن البحار يقوم بنقل الغلال طوعاً، فإنها ميزت الطبقة العليا بمكانة عالية وجعلتها تمتلك المراكب النهرية لمساعدتها في تحقيق قوتها الاقتصادية.

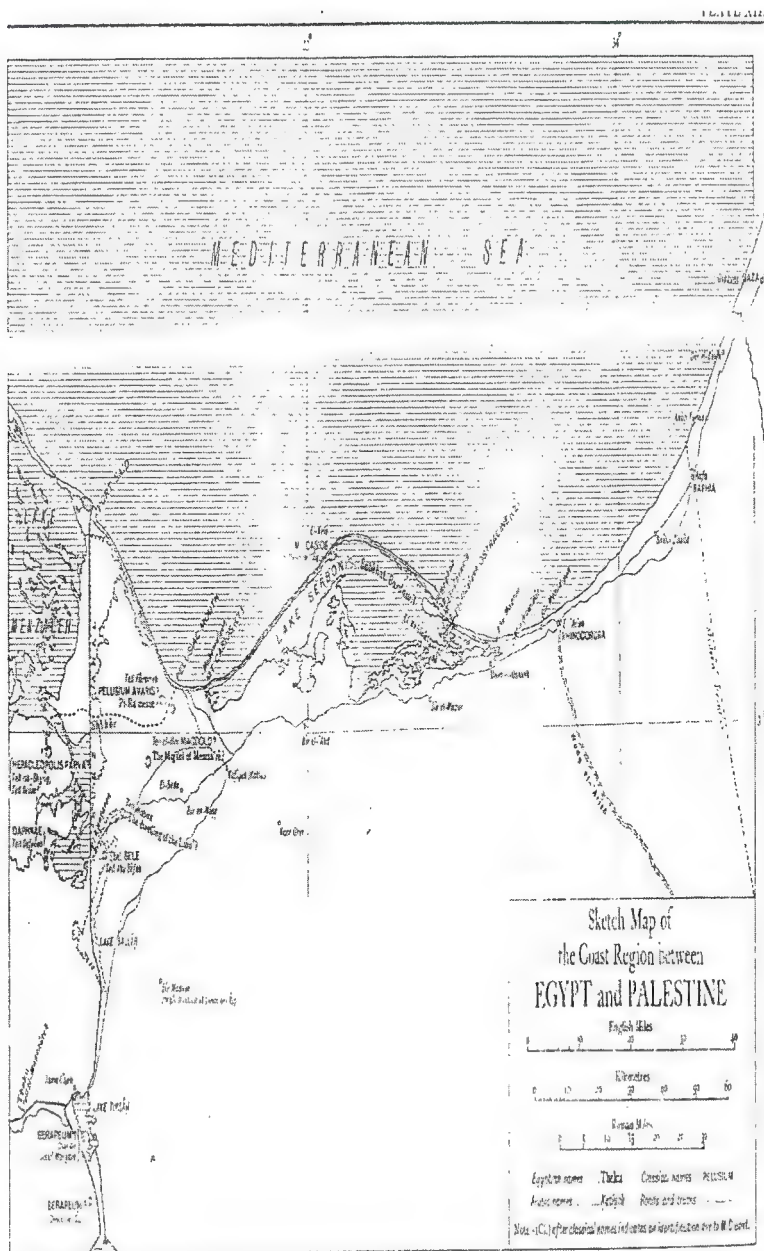
ولم يكن الرومان بأقل طمعاً من البطالمة في هذا البلد، الغني بثرواته وأهله وتعداده، حيث نظر الرومان إليه علي أنه ضيعة خاصة بالإمبراطور والحاكم الروماني، ويجب أن تستغل لصالحه هو، وذلك لأنه إذا كان من المؤكد

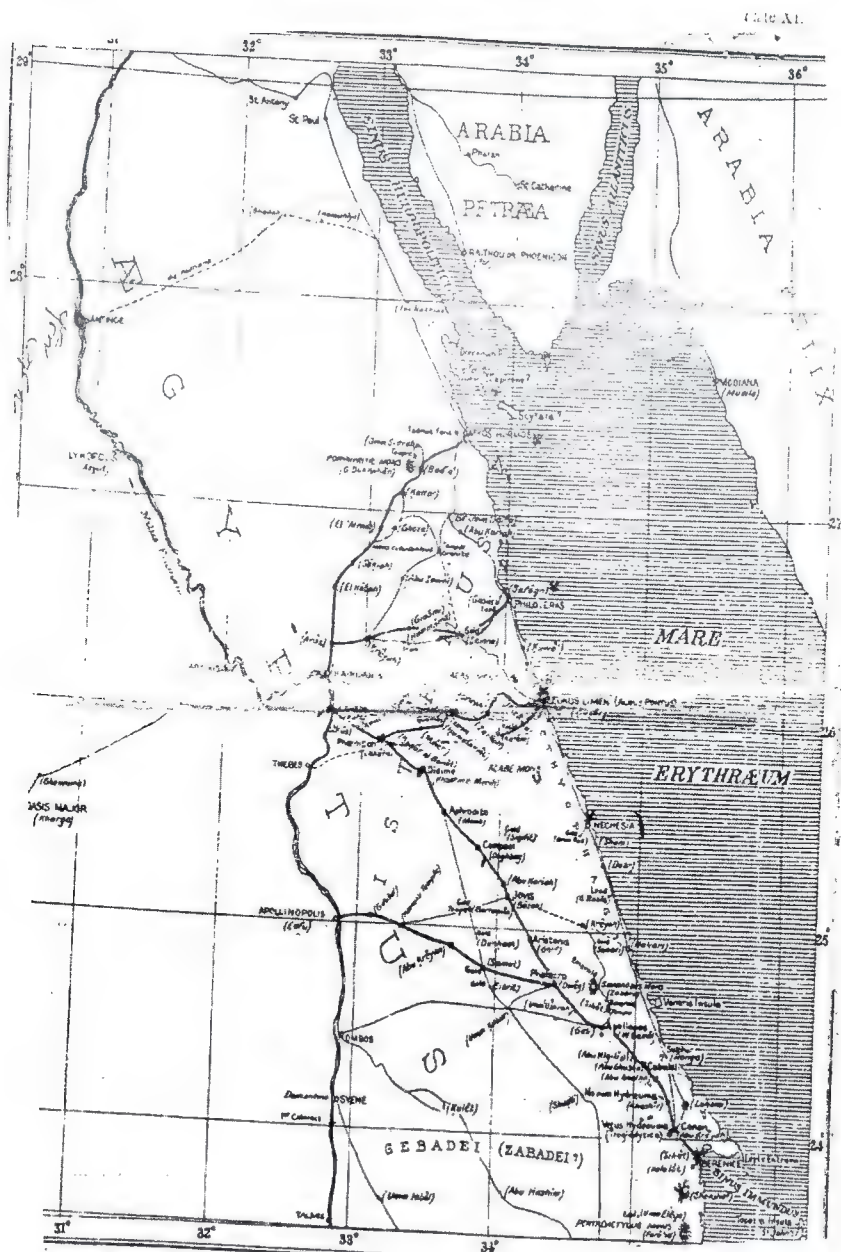
أن ثروات مصر تحت الحكم البطلمي - كانت تدخل خزائن الملوك البطلمية، إلا أنهم كانوا بمثابة الحاضر، وذلك عكس روما وحكامها الذين كانوا المالك الغائب، الذي انتقلت إليه هو - في عاصمة الإمبراطورية، كل ثروات مصر، وفائض إنتاجها العيني والنقدي علي السواء.

تمت بحمد الله تعالى

الملاحق





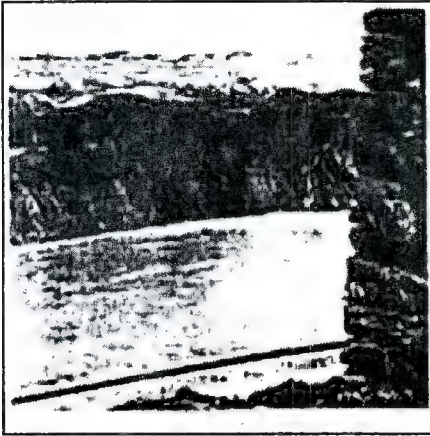




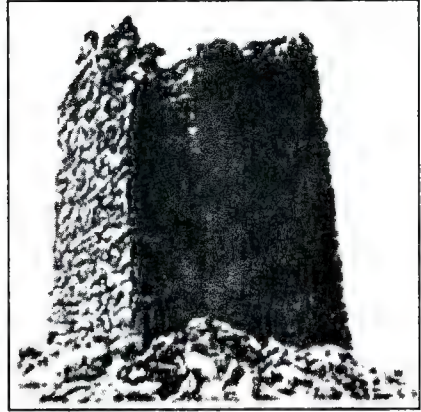
ملحق رقم ٥
برج هاني في مونس كلاوديانوس



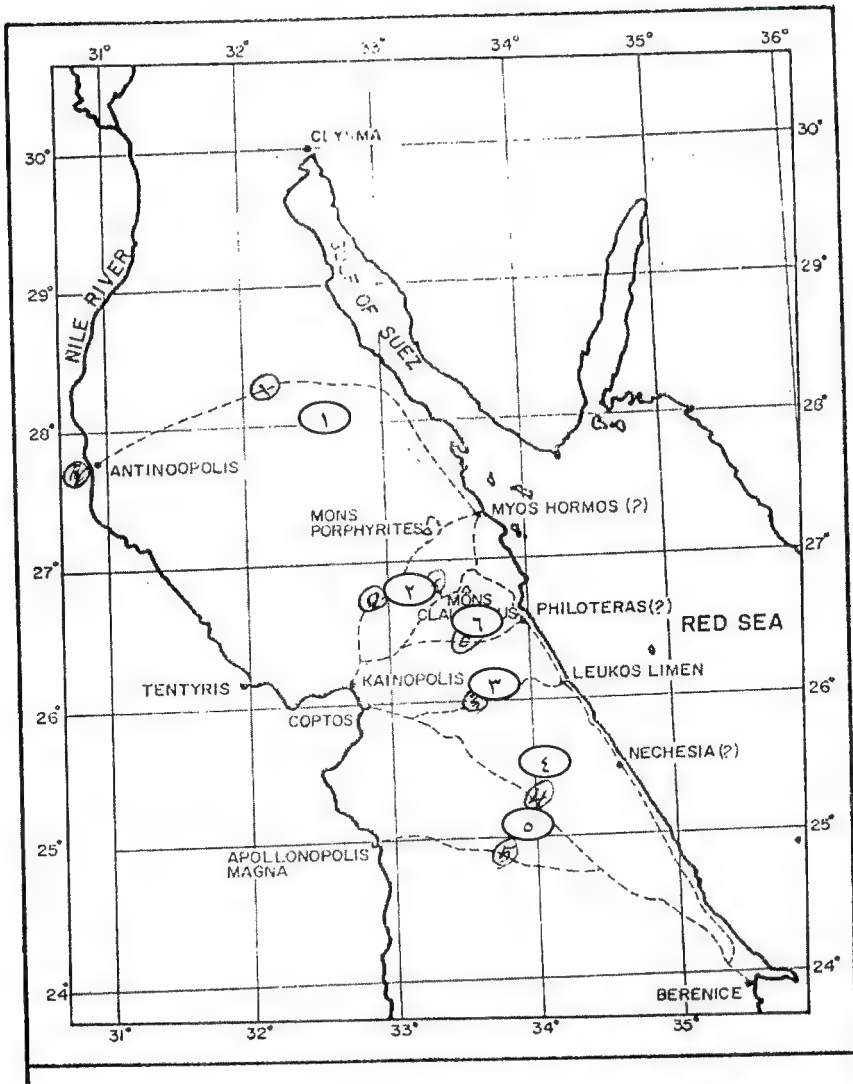
ملحق رقم ٤
برج إشارة علي طريق ققط - ألبوس بورتوس



ملحق رقم ٧
نظرة علي وادي الحمامات من خلال أحد أبراج
المراقبة



ملحق رقم ٦
أحد أبراج المراقبة أعلي وادي الحمامات

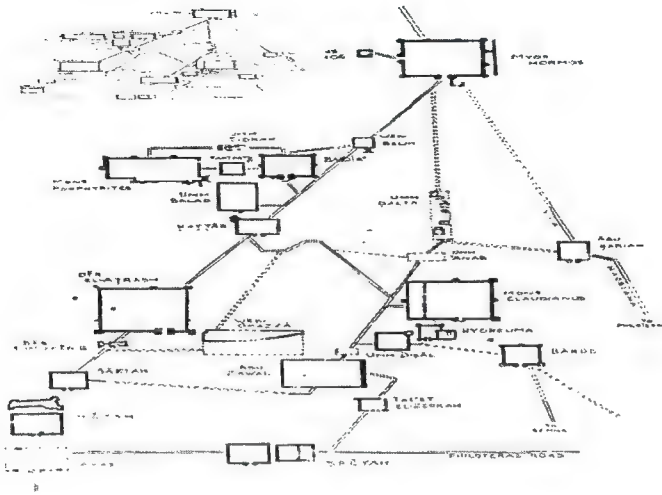


ملحق رقم ٨

- | | |
|----------------------|--|
| ١- طريق هادريان . | ٤- قفط - برينيكي . |
| ٢- مويس هيرموس / قفط | ٥- قفط - فيلوتيراس . |
| ٣- قفط - ليوكوس ليمن | ٦- قفط - مونس كلاوديوس - مويس هيرموس . |

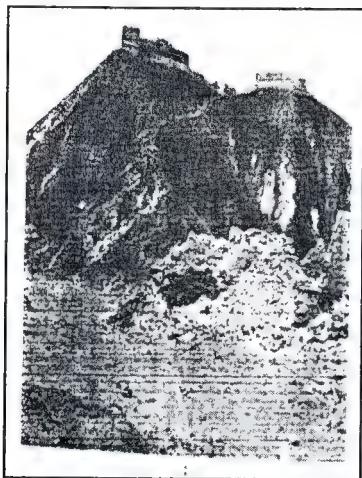


ملحق رقم ٩
محطة (جوفيز)



ملحق رقم ١٠

رسم تخطيطي لخطات طريق ميوس هورموس



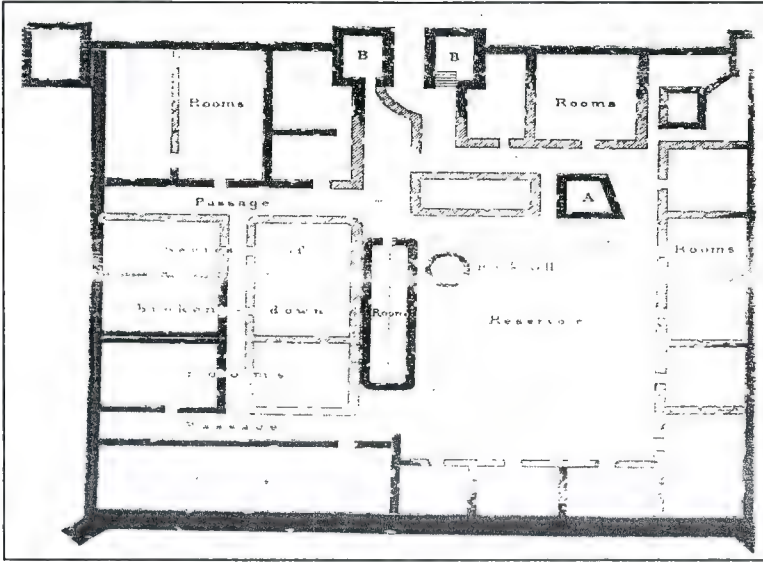
ملحق رقم ١٢- محطة الحيتة



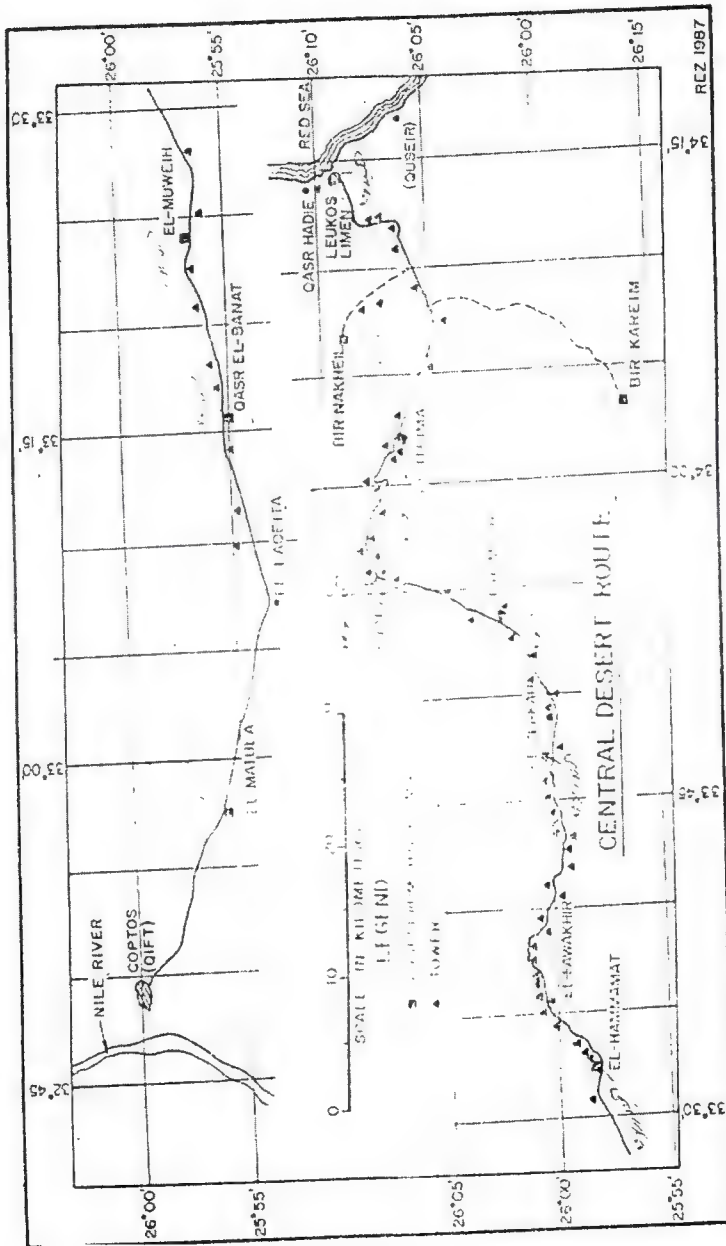
ملحق رقم ١١- محطة الحيتة



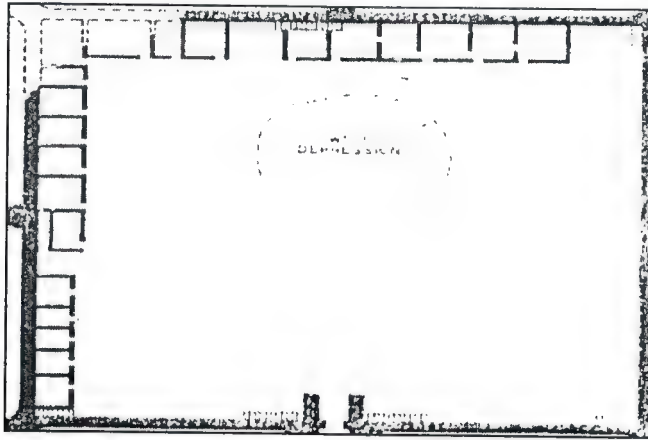
ملحق رقم ١٣ محطة الساقية



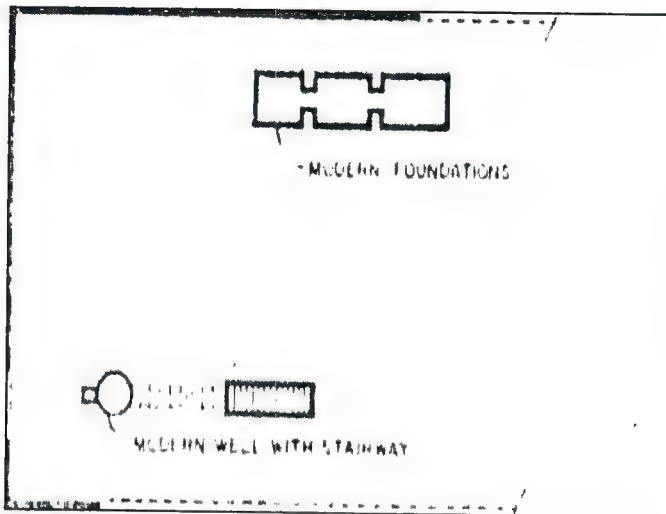
ملحق رقم ١٤ محطة دير الأطرش



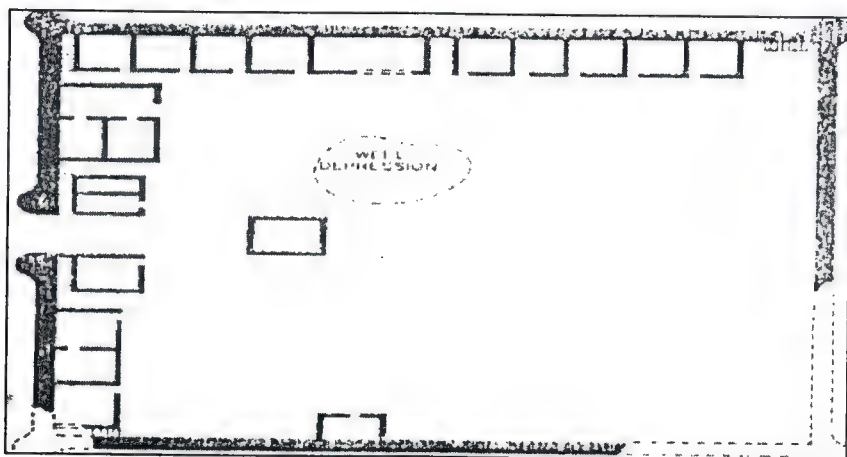
ملحق رقم ١٥ - طريق فقط - ليوكوس ليمين



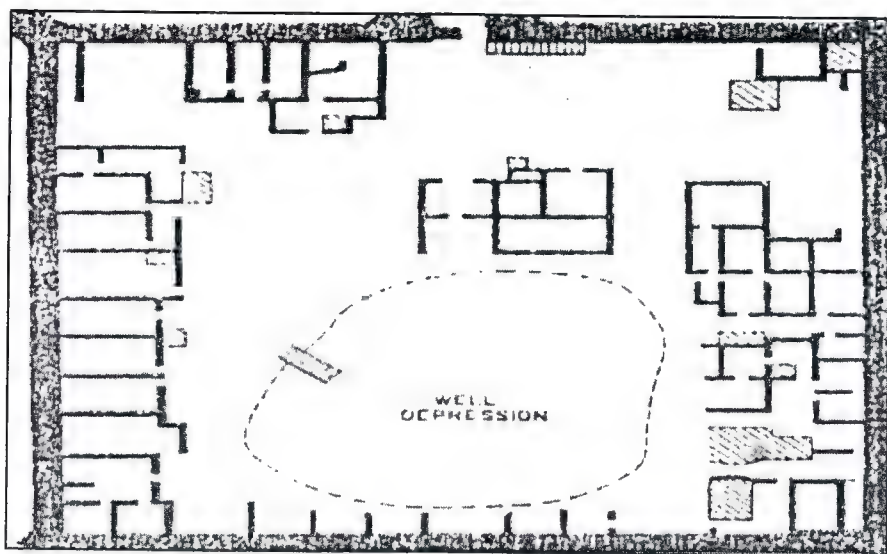
ملحق رقم ١٦ - محطة الاتيمة



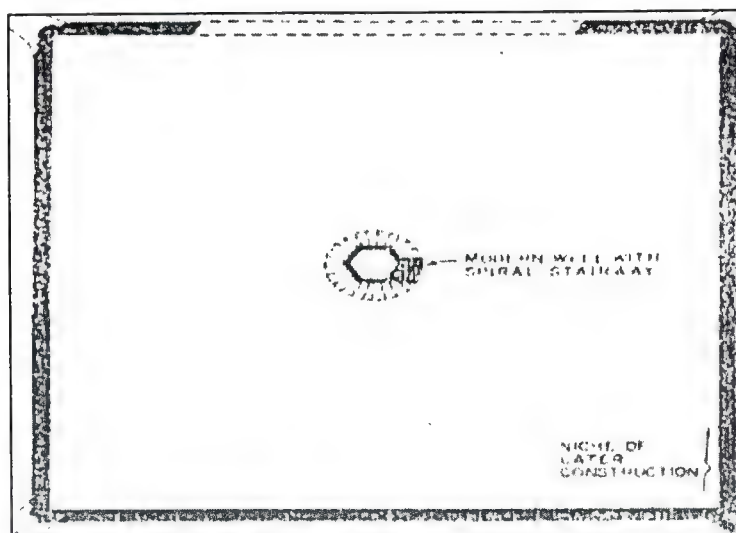
ملحق رقم ١٧ - محطة السيالة



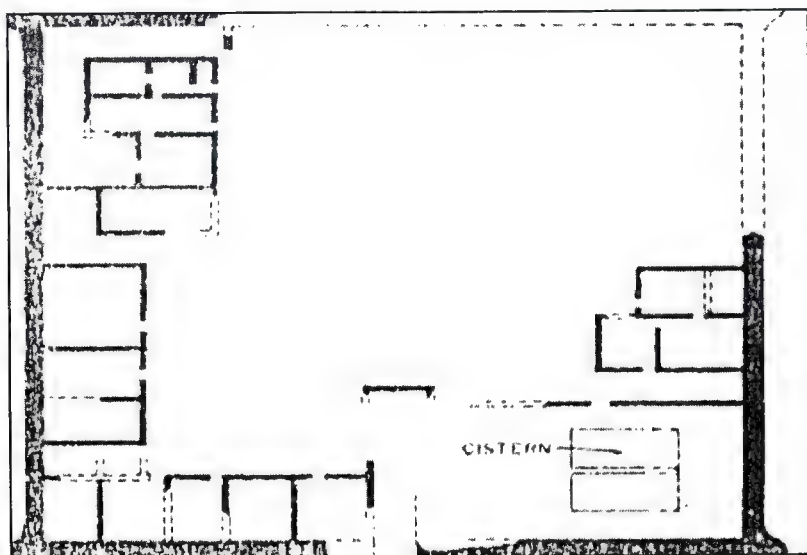
ملحق رقم ١٨ - محطة الحمرا



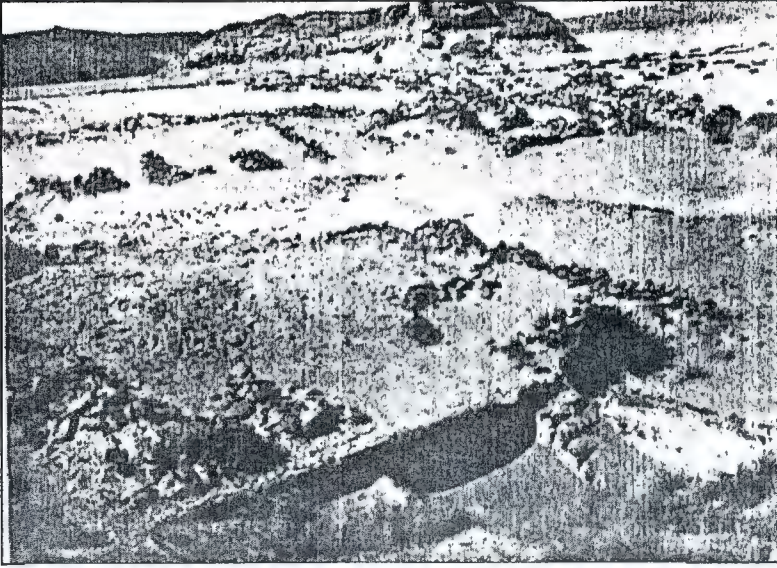
ملحق رقم ١٩ - محطة الزرقا



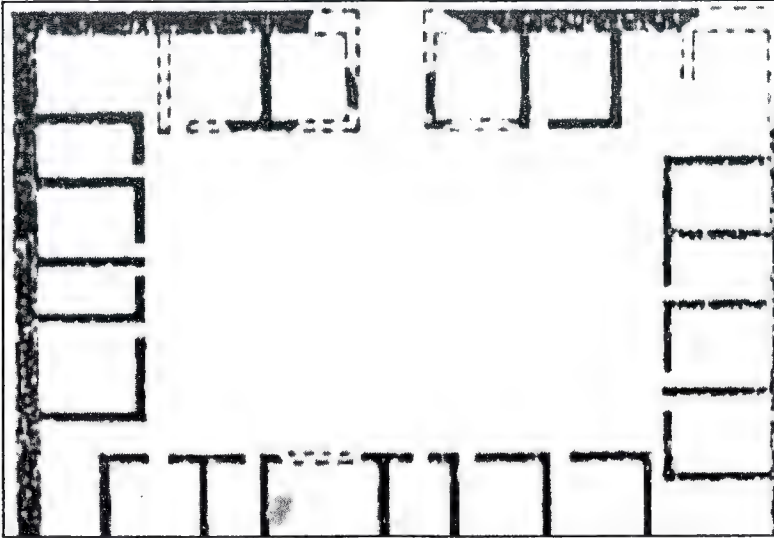
ملحق رقم ٢٠ - محطة الحمامات



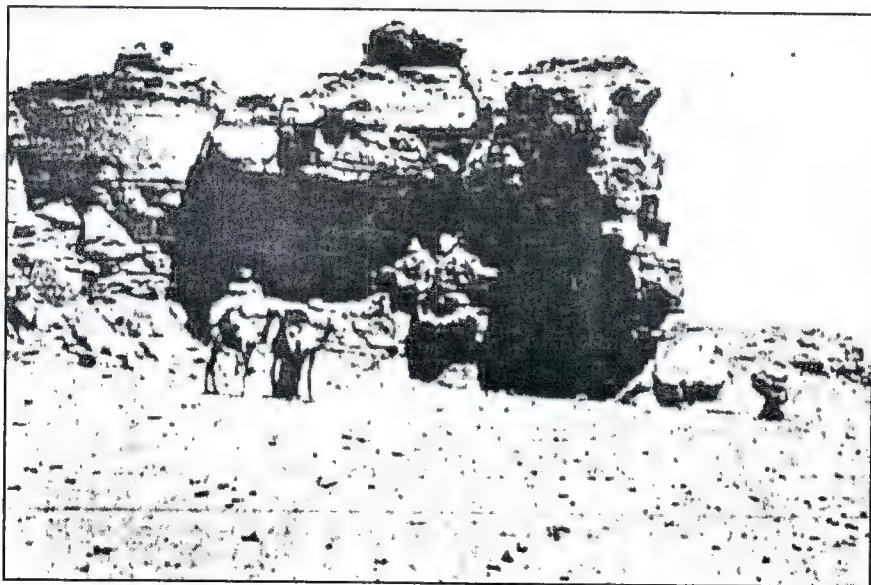
ملحق رقم ٢١ - محطة الموية



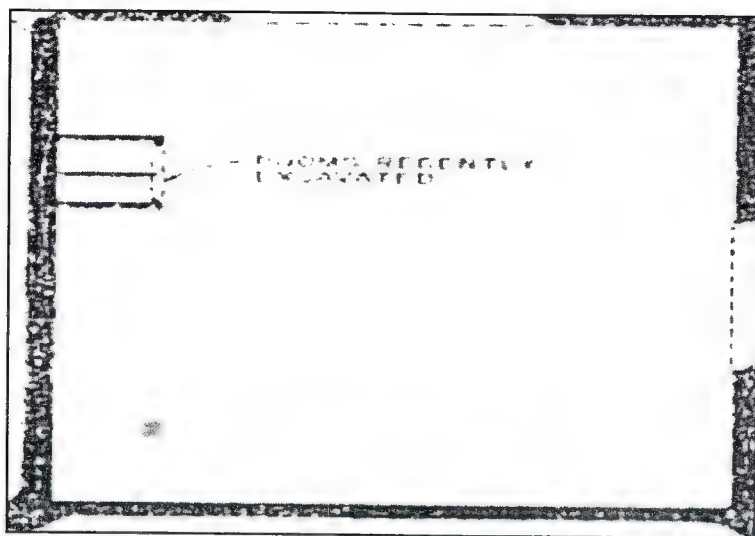
ملحق رقم ٢٢ - محطة الموية



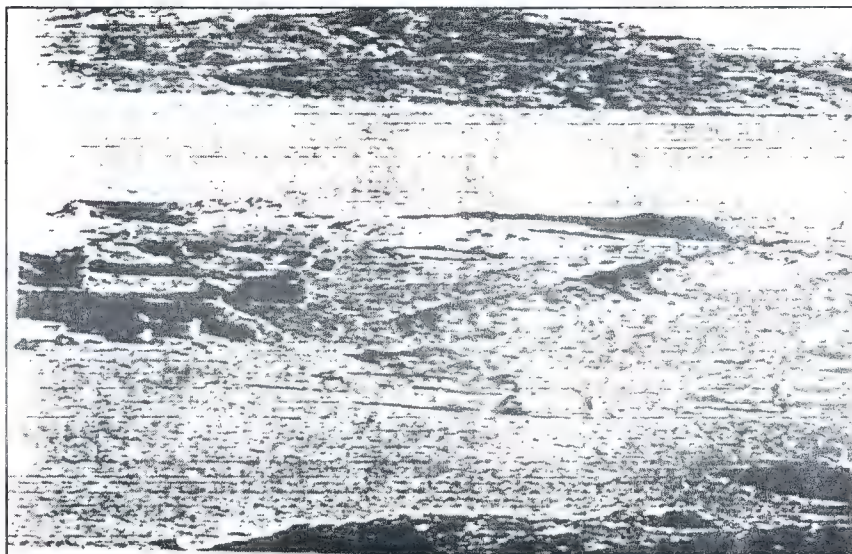
ملحق رقم ٢٣ - قصر البنات



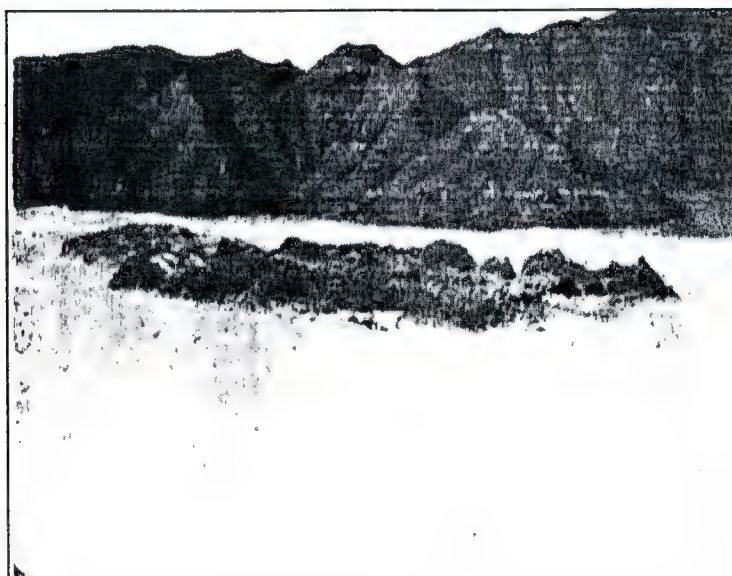
ملحق رقم ٢٤ - محطة قصر البنات



ملحق رقم ٢٥ - محطة الموتولا



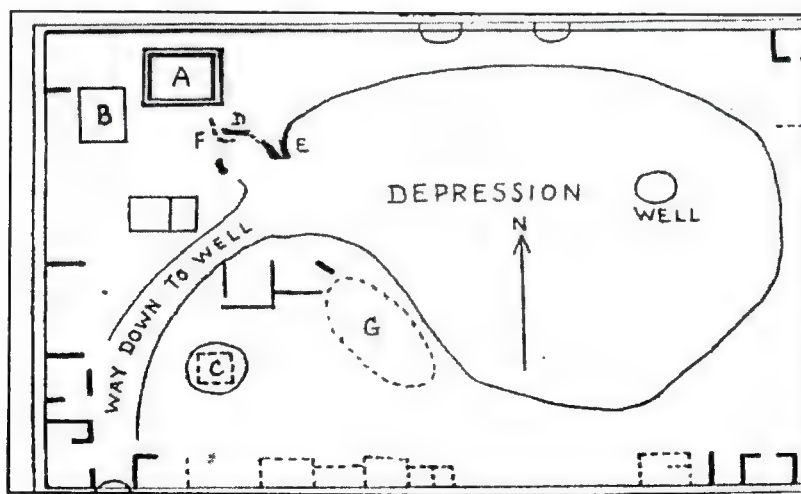
ملحق رقم ٢٦ - محطة مياه كانيس



ملحق رقم ٢٧ - محطة أبو زوال



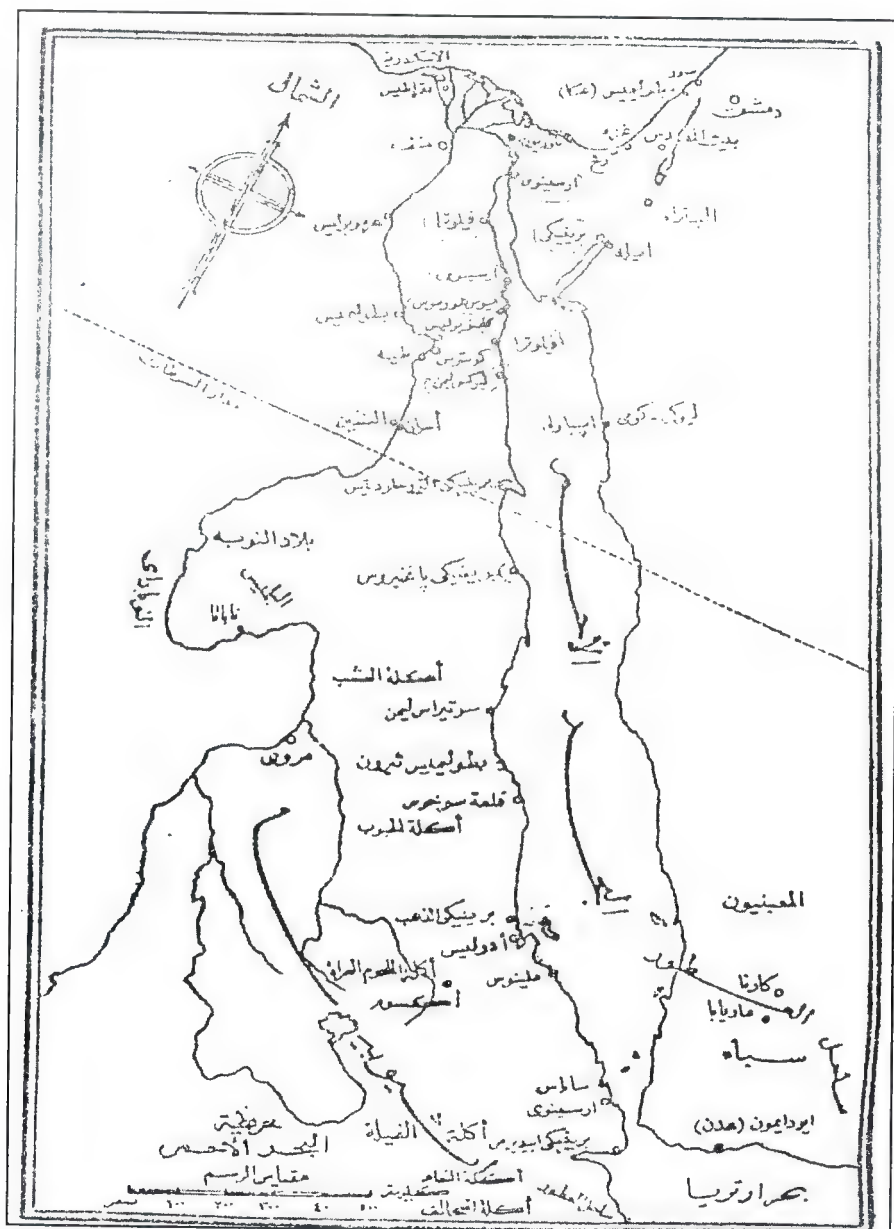
ملحق رقم ٢٨ - مجري مائي في أبو زوال



ملحق رقم ٢٩ - رسم تخطيطي لخطة أبو زوال



ملحق رقم ٣٠ - محطة وادي الفطيري

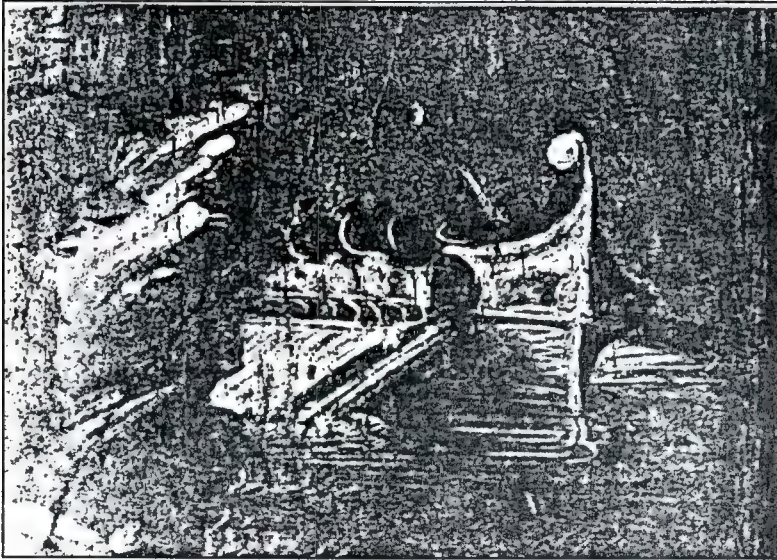




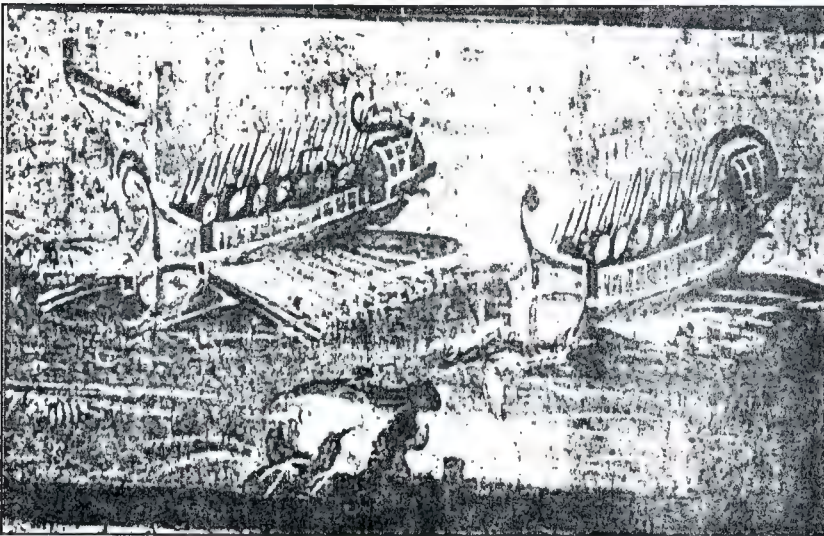
ملحق رقم ٣٢



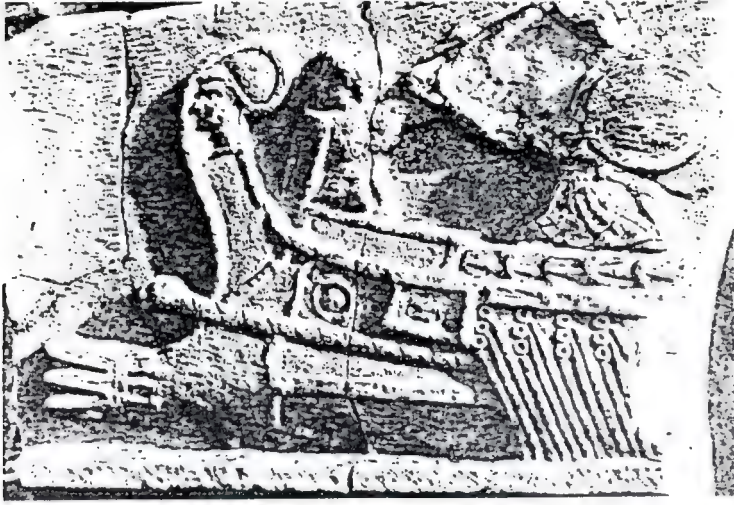
ملحق رقم ٣٣



سفينة رومانية ترجع إلى العام ٥٤ - ٦٨ ميلادياً



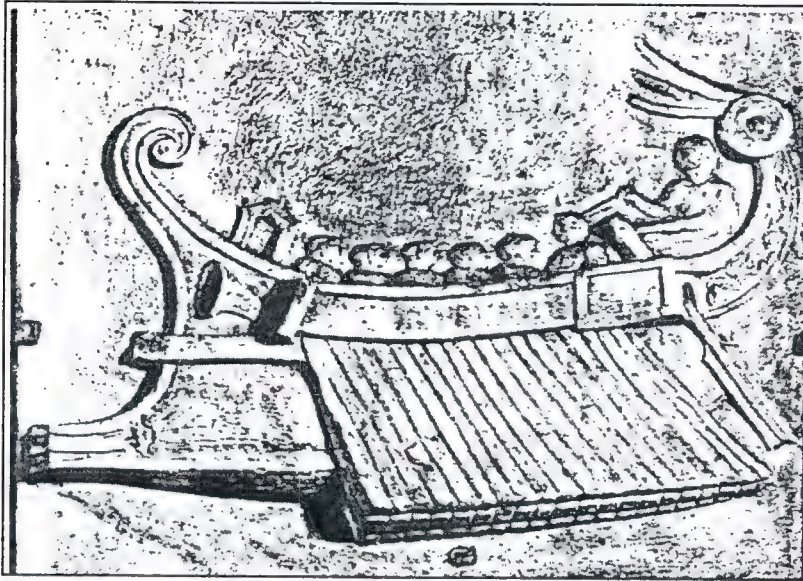
طراز من السفن الرومانية ترجع إلى القرن الأول الميلادي



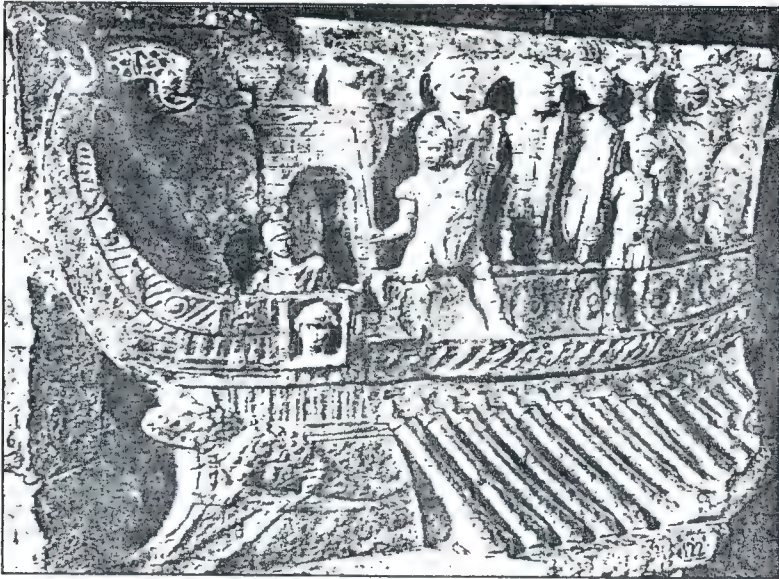
سفينة حربية رومانية ترجع إلى النصف الثاني من القرن الأول قبل الميلاد



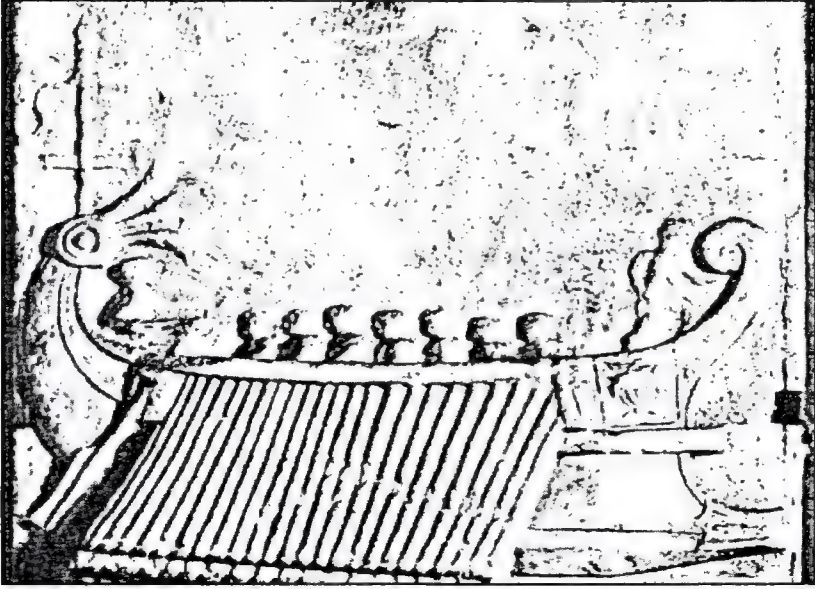
أحد أنواع سفن القتال الرومانية



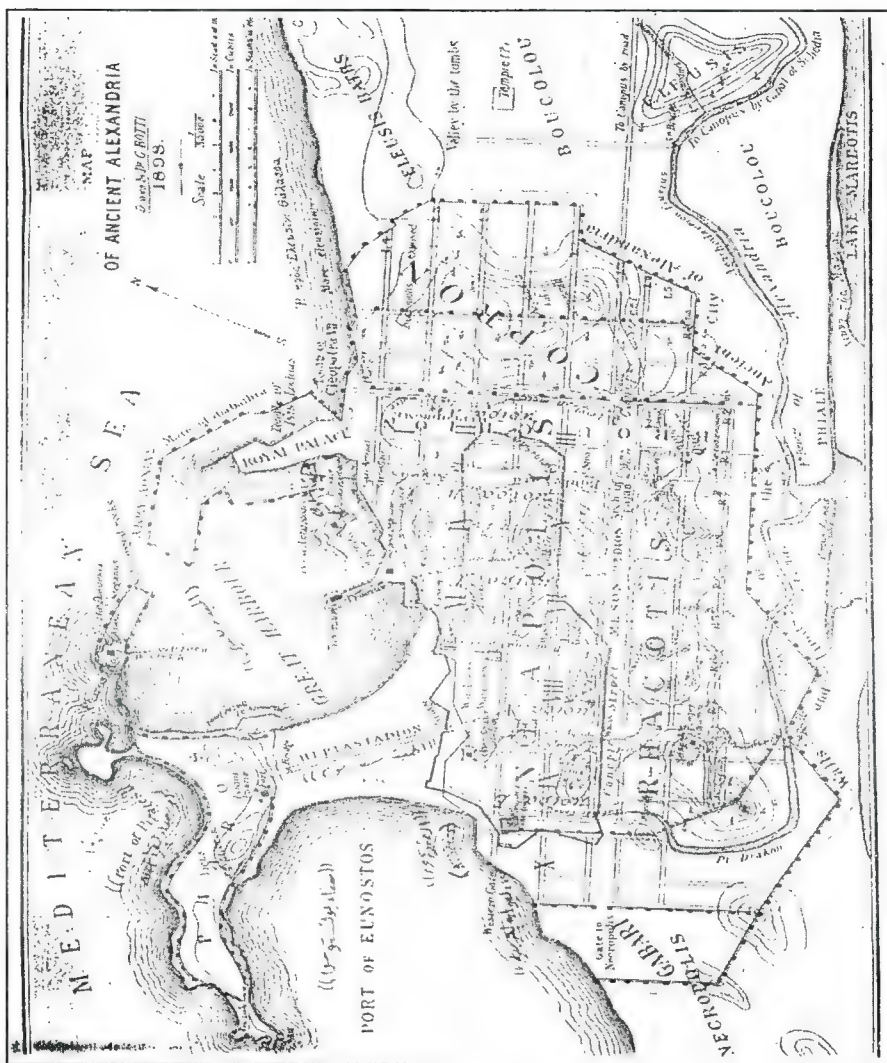
سفينة حربية رومانية من القرن الأول ق.م إلى القرن الأول الميلادي



سفينة حربية رومانية التي ترجع إلى النصف الثاني من القرن الأول قبل الميلادي



سفينة حربية رومانية من القرن الأول ق.م إلى القرن الأول الميلادي



خريطة للإسكندرية القديمة يتضح لنا من خلالها :

- ١- الميناء الكبير
- ٢- ميناء يونونستوس.
- ٣- ميناء الملوك.
- ٤- الهيبتاستوديوم.

الاختصارات

Aeg.	Aegyptus, Rivista Italianana di Egittologia di papirologia (Milano) 1920 -1987.
AHR.	American Historical Review (New York).
Anc. Soc.	Ancient Society, Louvain.
BASP.	The Bulletin Of The American Society Papyrologists (New York).
BFA.	Bulletin Of The Faculty Of Arts (Fouad Univ. Press, Cairo).
CdE.	Chronique d, Egypte, (Bruxelles).
CSJ.	Cairo, Scientific Journal.
CP.	Classical Philology, (London).
EP.	Etudes de Papyrologie, (Le Caire) 1932.
FSELEHT.	The Foundation Of Social and Economic Life in Egypt in Hellenistic Times, By Rostovtzeff.
GM.	Göttinger Miszellen, Beitrage zur Ägyptologischen Diskussion, (Göttingen).
ICP.	International Congress of Papyrology, Copenhagen.
JARCE.	Journal of The American Research Center In Egypt.
JEA.	The Journal of Egyptian Archaeology, London, 1914-
JJP.	The Journal of Juristic Papyrology, (Varsovie).
JHS,	The Journal of Hellenistic Studies, London.
JRS	Journal of Roman Studies (London).
LCL	Loeb Classical Library.
NH.	Natural History (In Corporation Nature Magazine)
PB.	Papyrologice Bruxellensia, Bruxell.

-
- SEHRE.** Social and Economic History of the Roman Empire. by Rostovtzeff.
- SEHHW.** The Social and Economic History of The Hellenistic World, by Rostovtzeff.
- SOACRP.** Studi in Onore di Aristide Calderini e Roberto Paribeni. Milano.
- ZPE.** Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik, Bonn.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: المصادر الأدبية الكلاسيكية:

- Diodorus.** Histories, L.C.L. Translated by. C.H. Old Father. 12 vols., London. 1946- 1976.
- Herodotus.** Histories, L.C.L Translated by A.D. Godley – 4 vols., London. 1946- 1950.
- Pliny.** Natural History L.C.L Translated by M.A. Rackham, London, 1938.
- Plutarchus.** Plutarchus Lives, L.C.L Translated by B. Perrin 11 vols., London. 1949.
- Polybius.** The Histories L.C.L Translated by W.R. Paton. 6 vols., London. 1932 –1960.
- Strabon.** The Geography of Strabo, L.C.L. Translated by H.L. Jones 8 vols., London. 1967.

ثانياً: المصادر البردية

- P. Amh.** The Amherst Papyri, Being an Account of The Greek Papyri in the Collection of the Right Hon. Lord Amherst of Hackney. F.S.A. at Didlington Hall, Norfolk, ed. B.P. Grenfell, and A.S. Hunt. 2 vols., London 1900-1901.
- B.G.U.** Aegyptische Urkunden aus den Staatlichen Museen zu Berlin, Griechische Urkunden, ed .U. Wilcken and W. Schubart, Berlin I-XIII (1895-1976) .
- P.C.Zenon** Zenon Papyri, Catalogue General des Antiquities Egyptiennes du Muse du Caire, ed. C.E.Edgar. Cairo 1925-31 4 vols., vol., V Published by the Societe Fouad I de Papyri.
- P. Cornell.** Greek Papyri in the Library of Cornell University. Ed. W.L. Westermann and A.A. Schiller, New York,. 1920.
- P. Col.** Columbia. Papyri II, Tax Lists and Transportation Receipts from Theadelphia. Ed. W.L. Westermann and C.W. Keyes. New York 1932.
- P. Enteuxeis** Gueraud, Requetes et Plaints Adreesees au Roi d'Eg. au III Siecle Avant. J.c. Textes et Documents, Le Caire, 1931-2
- P. Fay.** Fayum Towns and their papyri. Ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt and D.G. Hogarth. London. 1900

- P. Flor.** Papyri Greco-Egizii, Payri Fiorentini. Ed. G. Vitelli and D. Comparetti. 3 vols. Milan, 1906, 1908, 1915.
- P. Giss.** Grech. Papyri in Museum d. Oberhessischen Geschichtsvereins Z. Giessen. Bd. I, 1, von Kornemann 4. Edger, 1910; Bd. I, 2 von Meyer, 1914; Bd. I, 3 von Kornemann 4. Meyer, 1912
- P. Goodspeed** A Greek Papyrus Reader wit Vocabulary. Ed E.J. Goodspeed and E.C. Colwell.
The University of Chicago Press Chicago. Illinois.
- P. Hamb.** Griechische Papyrusurkunden der
Hamburger Staats – und Univestatsbibliothke.1 (in 3 parts),
ed. P. M. Meyer. Leipzig- Berlin, 1911-1924.
- P. Hib.** The Hibeh Papyri, I ed. B.P. Grenfell and A.S. Hunt, London 1906; II ed. E.G. Turner and M.T. Lenger, London 1955.
- P. Lond.** Greek Papyri in the British, at Present 7 vols, ed. G.F.Kenyon, H.I.Bell, W.E. Crum and T.C. Skeat London 1893- 1974.
- P.Lille.** Papyrus Grecs (Institut Papyrologique de I, Universite de Lille) ed.P.Jouet, P.Collart, J. Lesquier, M. Xoual. Paris. 1907, 1908, 1923, 1928.
- p.Oxy.** The Oxyrhynchus Papyri, ed. B.P. Grenfell, A.S.Hunt and others, London vol. I 1898 to vol. 59 1992 in Progress.
- P. Petrie.** The Filinders Petrie Papyri, Dublin. I ed. J.P.Mahaffy. 1891; II ed. Mahaffy. 1893; III ed. J.P. Mahaffy and J.G. Smyly 1905.
- P.S.I.** Papyri Greci e Latini (Pubblicazioni della Societa Italiana per la Ricerca dei Papiri Greci e Latini in Egitto.) Florence. the first Eleven Volumes were edited by a Number of Persons under the General Direction of G. Vitelli and M. Norsa. A List of Reeditions of Documentary text is Given by. P. Pruneti in Pap. Flor. XIX: 2, pp.475- 502. vol. 1912 vol. XIV 1957.
- P. Rev.** Revenue, Laws of Ptolemy Philadelphus, ed. B.P. Grenfell. Oxford. 1896. Reed. J. Bingen in SB Beiheft.1, 1952.
- P. Ross. Georg.** Papyri Russischer und Georgischer Sammlungen. Tiflis. RP. AMHJII, Ptolemaische und Fruhromische Texte,ed. O. Kruger. 1929. V,varia, ed. G. Zereteli and P. Jernstedt. 1935.

- P. Ryl.** Catalogue of the Greek Papyri in the John Rylands Library, Manchester. I Litrary Texts ed.A.S.Hunt. Manchester. 1911. II Documents of the Ptolemaic and Period, ed. J.de M.Johnson, V. Martin and Hunt, Manchester. 1915. III Theological and Litrary Texts, ed. C.H. Roberts. Manchester 1938. IV Documents of the Ptolemaic, Roman and ByzantinePeriod. Ed. C.H. Roberts and E.G. Turner. Manchester. 1952.
- SP.** Studien zur Palaeographie und Papyruskund, ed. C. Wessely. A, Periodical Publication Issued Irregularly and Miscellanous in Chara cter 22. vols., Leipzig., 1904- 1922.
- P. Tebt** The Tebtunis Papyri, ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, J.G. Smyly, E.J. Goodspeed and C.C. Edgar. London 1902- 1938. I ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, J.G. Smyly. 1905; II ed. B.P. Grenfell, A.S. Hunt, E.J. Goodspeed 1907; III pt. I ed. A.S. Hunt, J.G. Smyly Assisted by. B.P. Grenfell, E. Lobel and M. Rostovtzeff, 1933; pt. II ed. A.S. Hunt, J.G. Smyly and C.C. Edgar. 1938. IV ed. J.G. Keenan and J.G. Shelton. London, 1976.
- U.P.Z.** Urkunden der Ptolemaerzeit (Alter funde) ed. U. Wilcken I, Papayri aus Unteragyp ten, Berlin- Leipzig 1927; II, Papyri aus Oberagyp ten, Berlin 1935- 1957.
- P. Yale.** Yale Papyri in the Beinecke Rare Book and Manuscript. I ed. J.F. Oates, A.E.Samuel and C.B. Welles. New Haven and Toronto 1967; II ed. S.A. Stephens Chicago 1985.

ثالثاً: النقوش

- O.G.I.S** W. Dittenberger, Orientis Graeci Inscriptiones Selectae, 2 vols, Leipzig 1903- 1905.

رابعاً: الأوستراكا

- O. Claud.** Mons Claudianus Ostraca Graeca et Latina. Jean Bingen and Others, Institut Francais de Archeologie Orientale du Caire, Documents de Fouilles XXIX- 1992.
- O. Tait.** O.Bodl. I ed. J.G. Tait, London 1930. Egyptian Society, Gracco-Roman Memoires 21.

خامساً: المراجع العربية والمترجمة

١. إبراهيم نصحي : تاريخ مصر في عصر البطالمة، أربعة أجزاء، مكتبة الأنجلو المصرية، ط٦، القاهرة ١٩٨٨.

٢. _____: دراسات في تاريخ مصر في عهد البطالمة، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة ١٩٥٩.

٣. أبو اليسر عبد العظيم فرح: مهام الاويكونوموس عامل المالية في مصر في عصر البطالمة " دراسة وثائقية" رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٨٠م

٤. _____: النيل في المصادر الإغريقية، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة ١٩٩٤.

٥. _____: الدولة والفرد في مصر (ظاهرة هروب الفلاحين في عصر الرومان)، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، الطبعة الأولى، ١٩٩٤.

٦. الحسيني احمد عبد الله : الإدارة والقانون في مصر الرومانية، دراسة لوظيفة الإستراتيجية، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، ط١، القاهرة ٢٠٠م.

٧. أدولف إرمان. : مصر والحياة المصرية في العصور القديمة، ت/ عبد المنعم أبو بكر، محرم كمال، بلون تاريخ .

٨. آمال محمد محمد الروبي : مصر في عصر الرومان، دراسة سياسية، اقتصادية، اجتماعية، في ضوء الوثائق البردية، ٣٠ق. م- ٢٨٤م، ١٩٨٠م.

٩. _____: كرانيس - كوم أوشيم، دراسة بعض المظاهر الاقتصادية والاجتماعية في العصر الروماني (٣٠ - ٣٠ق. م- ٢٨٤م) رسالة

دكتوراه غير منشورة، كلية الآداب، جامعة القاهرة،

(١٩٧٥)، ص ١٤٣.

١٠. أيلرس بل : مصر من الإسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، "دراسة في انتشار الحضارة الهلينية واضمحلالها" ت/ عبد اللطيف احمد علي، دار النهضة العربية، ٩٧٢.

١١. جورج بوزنر وآخرون: معجم الحضارة المصرية القديمة، ت/ أمين، مكتبة الأسرة مهرجان القراءة للجميع، ط ٢، ١٩٩٦م.

١٢. جيمس هنرى بريستيد: فجر الضمير، ت/ سليم حسن، مكتبة الأسرة، مهرجان القراءة للجميع، ١٩٩٩م.

١٣. _____: تاريخ مصر منذ أقدم العصور إلى الفتح الفارسي، ت/ حسن كمال، م/ محمد حسنين الفمراوي، ط ١، وزارة المعارف، القاهرة ١٩٢٩.

١٤. حسن الإبياري : تاريخ مصر الاجتماعي والاقتصادي في عصر الرومان، دار العلوم بالفيوم، ٢٠٠٤م.

١٥. حسين محمد احمد يوسف : النقايات في مصر الرومانية "دراسة وثائقية" تاريخ المصريين (١١٩) الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٨م.

١٦. _____: أسعار المنتجات الصناعية واجورأرباب الحرف والمهن في مصر إبان عصر البطالة "دراسة وثائقية" رسالة دكتوراه غير منشورة جامعة القاهرة، ٢٠٠٠م.

١٧. حسين حسين رزق : الشرطة والحراسات في مصر في العصرين البطلمي والروماني، في

ضوء الأوراق البردية" رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة حلوان، القاهرة، ٢٠٠٥م.

١٨. سليم حسن : موسوعة مصر القديمة، أجزاء، ٢، ١٠، ١٣، ١٦، مكتبة الأسرة ، مهرجان القراءة للجميع، القاهرة ٢٠٠٠ م .
١٩. و.هـ . ستيفنسون: النشاط التجاري في العالم الروماني " مقالة في مجلة تاريخ العالم " إعداد / هاميرتون، ت/ قسم الترجمة بوزارة التربية والتعليم، بدون تاريخ.
٢٠. سيد الناصري : تاريخ الإمبراطورية الرومانية السياسي والحضاري، ج٢، ١٩٧٨ م.
٢١. شحاتة محمد إسماعيل: انحرافات الموظفين في مصر في عصر البطلمة، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة عين شمس ، ١٩٧٨ م.
٢٢. _____: تأثير الرياح الموسمية في أحوال مصر والجزيرة العربية السياسية والاقتصادية "من ١١٦ ق.م- ٢٥ م" مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣، القاهرة ١٩٩٦ م.
٢٣. عاصم احمد حسين : الضرائب في مصر في العصر البطلمي ، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٧٧ م.
٢٤. عبد اللطيف احمد علي : مصر والإمبراطورية الرومانية في ضوء الأوراق البردية، دار النهضة العربية، ط٦، ١٩٩٣ م.
٢٥. عودة عبد الواحد جودة : محاضرات في تاريخ مصر تحت حكم الرومان، دار الثقافة العربية، ٢٠٠٣ م.
٢٦. _____: المصارف المالية في مصر البطلمية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٩١ م.
٢٧. فاطمة الزهراء هاشم محمد أليشي : التعليم المهني في مصر الرومانية، في ضوء الوثائق البردية، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة القاهرة، ٢٠٠٠ م.

٢٨. فادية محمد أبوبكر إبراهيم: منف في العصر البطلمي، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الإسكندرية، ١٩٧٧.
٢٩. كمال عباس كاسب: " قرية تبتونيس في العصر البطلمي " نظامها الإداري ونشاطها الاقتصادي وحياتها الاجتماعية ومخلفاتها الأثرية (دراسة مستمدة من المصادر الأصلية) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة عين شمس، ١٩٩٤م.
٣٠. لطفي عبد الوهاب يحيي: دراسات في العصر الهلنستي، أبعاد العصر الهلنستي / دولة البطالمة في مصر، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية ١٩٩٥م.
٣١. محمد السيد عبد الغني: التاريخ الاقتصادي والاجتماعي للعصر البطلمي المبكر، دراسة حالة لانشطة زيتون خارج الفيوم، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، ٢٠٠٢م.
٣٢. محمد عواد حسين: البحرية المصرية في عهد البطالمة" تاريخ البحرية المصرية" ١٩٧٣م.
٣٣. محمد فهمي عبد الباقي: المشرفون " επιτηρηται " في مصر في عصر الرومان حتى القرن الثالث الميلادي، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش العدد ١٦، القاهرة ١٩٩٩م.
٣٤. _____: قناة الإسكندرية " في ضوء نقوش من العصر الروماني" مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش، العدد ١٣، القاهرة ١٩٩٦م.
٣٥. محمود إبراهيم السعدني: تاريخ مصر في عصري البطالمة والرومان (موضوعات مختارة)، مكتبة الانجلو المصرية، القاهرة ٢٠٠٠م.

٣٦. مصطفى العبادي : مصر من الاسكندر الأكبر حتى الفتح العربي، مكتبة الانجلو المصرية، ١٩٧٥ م.
٣٧. _____ : ميناء الإسكندرية وخطوط الملاحة العالمية في العصرين البطلمي والروماني، " تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور" (تاريخ المصريين) الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠٠١ م.
٣٨. مصطفى كمال عبد العليم : الأرض والفلاح في مصر في عصر البطالة، " محاضرة أُلقيت في مقر الجمعية المصرية للدراسات التاريخية " القاهرة ١٩٧٠ م.
٣٩. مصطفى عزمي محمد: البهنسا في العصرين الفرعوني واليوناني- الروماني دراسة أثرية حضارية "، رسالة ماجستير غير منشورة جامعة القاهرة ٢٠٠١ م.
٤٠. منيرة محمد الهمشري : النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس (٢٨٤-٣٠٥ م) تاريخ المصريين (١٤٥) الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٩٩ م.
٤١. منتهي محمود الصاوي : النقل النهري للغلال في مصر في العصر البطلمي، مجلة مركز الدراسات البردية والنقوش العدد ٢٠، القاهرة، ٢٠٠٣ م.
٤٢. موسوعة وصف مصر: "المصريون المحدثون" تأليف / علماء الحملة الفرنسية، ت/ زهير الشايب، مهرجان القراءة للجميع، مكتبة الأسرة، الجزء الأول، القاهرة، ٢٠٠٢.

٤٣. ناريمان درويش : الجغرافية التاريخية لمنطقة محافظة المنيا منذ العصر الفرعوني وحتى نهاية العصر الروماني، مراجعة/يسري الجوهري، الهيئة المصرية العامة للكتاب، (فرع الإسكندرية) ١٩٨٠م.
٤٤. نافتا لي لويس : الحياة في مصر في العصر الروماني (٣٠ق. م. - ١٨٤م)، ت/ آمال محمد الروبي، تعليق محمد حمدي إبراهيم، ط١، عين للدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، (١٩٨١).
٤٥. هيثم محمد عبد العليم عرفة : ثورات المصريين ضد البطالة (من ٣٢٣ق.م - ٣٠ق.م) (دراسة تحليلية في ضوء أوراق البردي والنقوش) رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة حلوان، القاهرة ٢٠٠٣م.
٤٦. وزارة الثقافة والإرشاد القومي: تاريخ الحضارة المصرية (العصر اليوناني والروماني والعصر الإسلامي)، المجلد الثاني، العدد ٣، بدون تاريخ.

سادساً: المراجع الأجنبية

1. Alston, R. , "Soldier and Society in Roman Egypt" (A Social History) London.(1995).
2. Bagnall, R. S., "Upper and Lower Guard Posts", CdE, 57, Bruxelles (1982).
3. ————— "The Roman Garrison of Latopolis" BASP, 12, (1975).
4. ————— "The Ptolemaic Trierarchs "CdE, 46, Bruxelles,(1971), PP. 356-362
5. ————— "Documents from Berenike, 1", Greek Ostraka from the 1996-1998. Seasons, Papyrologica Bruxellensia, 31, (2000).
6. ————— "Army and Police in Roman Upper Egypt", JARCE, vol., 14, (1977) .
7. Ball, J., Egypt in the Classical Geographers, Cairo, (1942).

8. Bevan, E. A History of Egypt Under Ptolemaic Dynasty, London, (1914)
9. Casson, L., Ships and Seamanship in the Ancient World, Princeton, (1973)
10. ———, "First Maritime Trade in History": the Egyptians, with the Nile's Traffic as Inspirations, Ventured their Frail River Vessels at Sea, NH, 69, (1960)
11. ———, "The Size of Ancient Merchant Ships", SOACRP, Milano, (1956).
12. ———, Travel in the Ancient World, London, (1974).
13. ———, "The Sails in Ancient Mariners" Archaeology, 7, (1954).
14. Charlesworth, W. M.P., = Trade-Routes and Commerce of Roman Empire Hildesheim (1961)
15. Clauson, N.Y., A Custom House Registry from Roman Egypt (P. Wisconsin 16) Aeg. 9, (1928).
16. Clarysse, W., "Harmachis Agent of the Oikonomos on the Archive from the Time of Philopator" Ancient Society, 7, (1976) pp. 185, ff.
17. Cook, R. E., "An Archive, of Ptolemaic Shipping Documents in the Macquarie Collection" ICP, Copenhagen, (1992) pp 223- 228.
18. Davies, R.W., "The Investigation of Some Crimes in Roman Egypt" Ancient Society, 4 (1973).
19. Elmosallamy, A.H., "A private Letter about Transport Charges" ICP.11, (1986) pp. 113-118
20. Fadia Abou Baker, "Memphis Under the Romans: the Tax for the Harbour of Memphis" ICP, II, (1992).
21. Faulkner, R.O., "Egyptian Scagoing Ships" JEA, 26, (1940), pp 3-9.
22. Fraser, P.M., Ptolemaic Alexandria, Oxford, (1972).
23. ——— & Roberts, "A New Letter of Appollonius" CdE, 24, (1949).
24. Gardener, A. H., "The Ancient Military Road between Egypt and Palestine" JEA, 6, London, (1920) pp. 99-116.
25. Hauben, H., "Another Boat of Cleopatra II" ZPE, 66, Bonn, (1980) p. 148.
26. ———, "An Annotated List of Ptolemaic Naukleroi with Discussion of BGU, x, (1933)", ZPE, 8, (1971), pp 259. ff.
27. ———, "Agathokleia and her Boats" ZPE, 16, (1975), PP. 289 ff.

28. ————— "Le Transport Fluvial en Egypte Ptolemaïque Les Bateaux du Roi et de La Reine" in xv e Congress International de Papyrologie, IV, Bruxelles, (1979) PP. 68-77.
29. Husselman, E. M., "Papyri from Karanis" Michigan Papyri, 9, (1971).
30. Henne. H., 'Sur L'interpretation de Quelques Textes Re Cemment Publies" Aeg.13,(1933).
31. Johnson, A.C., Roman Egypt to the Reign of Diocletian, Baltimore, (1936).
32. Kunderewicz, C., "AD Papyrus Hib. 198. JJP., 15., Warszawa, (1965).
33. Liddell & Scott. Greek- English Lexicon, Oxford, 2001.
34. Llewelyn, S.R. New Documents Illustrating Early Christianity, vol, 8, Cambridge, (1998).
35. Mass, P. "Oinanth's Husband" JEA, 31, London, 1945.
36. Meredith . D., "the Roman Remains in the Eastern Desert of Egypt", JEA, 39, London, (1953) PP. 59-106.
37. ————— "Two Inscriptions from Berenice Road" JRS, 43, (1953).
38. ————— "The Myos Hormos Road: Inscriptions and Ostraca" CdE, 31,(1956) .
39. ————— "Inscriptions from Berenice Road" CdE,29, (1954) .
40. ————— "The Roman Remains in the Eastern Desert of Egypt" JEA, 38, (1952) .
41. Meredith, D & Tregenza. L.A., "Notes on Roman Roads and Stations in the Eastern Desert" BFA, 9, Cairo (1949), PP.97-126.
42. Meijer. F.& Nijf .O.V., Trade , Transport and Society in the Ancient World, "Sourcebook" London , (1992) .
43. Milne. J.G., A History of Egypt Under Roman Rule, London, (1898).
44. ————— "The Ruin of Egypt by Roman Mismanagement", JRS, 17, (1927) .PP. 1-13.
45. Murray, J.G., Handbook for Travelers in Lower and Upper Egypt, I, (1880).
46. ————— "The Roman Roads and Stations in the Eastern Desert of Egypt", JEA, 11, London, (1925) .
47. Nibbi, A., "Egyptian Anchors", JEA, 61, London, (1975) . PP. 38-41 .
48. ————— "Remarks on the Two Stelae from the Wadi Gasus", JEA , 62, London, (1976), PP. 45-56.

49. ————— "Henu of Eleventh Dynasty and W3d-wr", GM, 17, Gottingen, (1975), PP. 39-45.
50. Oertile, F., Die Liturgy. Studien Zur Ptolemaischen und Kaiserlichen Verwaltung Agyptens. Leipzig, (1917).
51. Preaux, C., L' Economic Royale des Lagides, Editions de la Fondation Egyptologique Reine Elisabeth, Bruxelles, (1939).
52. Preisigke, 'Die Ptolemaische Staatpost 'Klio, 7, (1907).
53. Reekmans, T & Dack .E.V., "A Bodleian Archive on Corn Transport" CdE, 53, (1952).
54. Rostovtzeff, M., The Social and Economic History of the Hellenistic World, 3vols, Oxford, (1941).
55. ————— Social and Economic History in Roman World . Oxford (1966). "The Hellenistic World and it's Economic Development", AHR, 4, New York, (1936).
56. ————— "Angariae " Klio, 6, (1906).
57. ————— A Large Estate in Egypt in the 3rd Century B.C., "A Study of Economic History", Madison , (1922)
58. ————— " The Foundation of Social and Economic Life in Egypt in Hellenistic Times" JEA, 6, London, (1920), PP. 161-178.
59. Sayed, A.A.H. "The Recently Discovered Port in Red Sea Shore", JEA, 64, (1978), PP, 69-71.
60. Scaife, C.H.O., "Two Inscriptions at Mons Porphyrites (Gabal Dokkhkhan), BFA, Cairo, (1935).
61. Schuman, V. B. "The Basic of Accounting Practices in the Karanis Tax Rolls", Aegyptus 32, (1953), PP.221-252.
62. ————— "Taxes in Kind in Roman Egypt ", SOACRP, II (1943).
63. Sijpesteijn, P.J. " Three New Ptolemaic Documents on Transportation of Grain" CdE , 53, (1978), PP. 107-116.
64. ————— Customs Duties in Graeco – Roman Egypt, Zutphen ,(1987).
65. ————— "Custom House Receipts ", CdE, 107, (1979).
66. Speidel, M.P. Roman Army Studies , vol I ,(1984).

67. ————— Roman Army Studies, vol , 2, (1992).
68. Stuart, W. V. " Gebel Dokhkhan" CSJ, 4, Cairo, (1910).
69. Tarn, W.W., Hellenistic Civilization, London, (1952).
70. ————— Hellenistic Military and Naval Developments, Cambridge, (1930)
71. ————— "Alexander's Plans" JHS,59, (1939).
72. Tarner, E.G., "Egypt and Roman Empire: The Dekaprottoi "JEA ,22, (1936) .
73. Teregenza, L.A., "Notes on Recent Journey from Abou Zawal to the Greiya Station", BFA,9, Cairo, (1949), PP.127-140.
74. ————— The Red Sea Mountains of Egypt , Oxford , (1955)
75. Wallace, S.L., Taxation in Egypt from Augustus to Diocletian, Princeton , (1938)
76. Warrington, J. Everyman's Classical Dictionary, 800B.C., AD.337., London, (1965).
77. ————— & Keyes, C.W., Tax lists and Transportation Receipts from Theadelphia , New York , (1932) .
78. Weigal, Travel in Upper Egyptian Desert , London ,(1907)
79. Welles, C. D., "Complaint from A Priest of Tebtunis Concerning Grain Transportation Charges of the Late Second Century, Etudes de papyrologie, 8, Le Caire, (1957), PP.103ff.
80. Wilcken. U., and Mitties .L., Grundzuge und Chrestomatie der Papyruskunde, I, Leipzig , (1912).
81. ————— "Zur Trierarchie im Lagidenreich" Raccolta Lambroso, (1925).
82. Zaky. Aly., "Sitologia in Roman Egypt" JJP, 4, (1950) ,PP.289-307.
83. Zilliacus, H., "Neue Ptolemaertexte zum Korntransport und Saatdar", Aegyptus, 17, Milan , (1939) .

سابعاً: المواقع الإلكترونية.

- 1- www.columbia.edu .Carrier. R.C., Receipts for Land Taxes and Rent of Government Animals, 5 May (1999)
- 2- www.archbace.com .Langenbucher .J., " Long Distance Trade at Berenike "
- 3- www.archbace.com .Llewelyn S. R., Did the Ptolemaic Postal System Work to A Timetable .
- 4- [www. weekly. ahram.org.eg](http://www.weekly.ahram.org.eg) .Said R. " East of Edfu " Al Ahram Weekly ,18-24. February (1999), Issue ,417.
- 5- www.2.rgzm.de .Boett . G., Merchant Vessels and Maritime Commerce in Roman Times. "Translate to E, Claire Cokagon"
- 6- [htt://ar.wikipedia.org](http://ar.wikipedia.org)

صدر من هذه السلسلة

- ١- د. عبد العظيم رمضان: مصطفى كامل في محكمة التاريخ، ط١، ١٩٨٧، ط٢، ١٩٩٤.
- ٢- رشوان محمود جاب الله: علي ماهر، ١٩٨٧.
- ٣- د. عبد السلام عبد الحليم عامر: ثورة يوليو والطبقة العاملة، ١٩٨٧.
- ٤- د. محمد نعمان جلال: التيارات الفكرية في مصر المعاصرة، ١٩٨٧.
- ٥- د. علي عبد السميع الجنزوري: غارات أوربا على الشواطي المصرية في العصور الوسطى، ١٩٨٧.
- ٦- لمعي المطيعي: هؤلاء الرجال من مصر، ج١، ١٩٨٧.
- ٧- د. عبد المنعم ماجد: هؤلاء الرجال من مصر، ١٩٨٧.
- ٨- د. علي بركات: رؤية الجبرتي لأزمة الحياة الفكرية، ١٩٨٧.
- ٩- د. محمد أنيس: صفحات مطوية من تاريخ الزعيم مصطفى كامل، ١٩٨٧.
- ١٠- محمود فوزي: توفيق دياب ملحمة الصحافة الحزبية، ١٩٨٧.
- ١١- شكري القاضي: مائة شخصية مصرية وشخصية، ١٩٨٧.
- ١٢- د. نبيل راغب: هدى شعراوي وعصر أكتوبر، ١٩٨٨.
- ١٣- د. عبد العظيم رمضان: أكاذيب الاستعمار المصري للسودان: رؤية تاريخية، ط١، ١٩٨٨، ط٢، ١٩٩٤.
- ١٤- د. سيدة إسماعيل كاشف: مصر في عصر الولاة من الفتح العربي إلى قيام الدولة الطولونية، ١٩٨٨.
- ١٥- د. علي حسن الخربوطلي: المستشرقون والتاريخ الإسلامي، ١٩٨٨.
- ١٦- د. حلمي أحمد شلي: فصول من تاريخ حركة الإصلاح الاجتماعي في مصر: دراسة عن دور الجمعية الخيرية (١٨٩٢ - ١٩٥٢)، ١٩٨٨.
- ١٧- د. محمد نور فرحات: القضاء الشرعي في مصر في العصر العثماني، ١٩٨٨.
- ١٨- د. علي السيد محمود: الجوّاري في مجتمع القاهرة المملوكية، ١٩٨٨.
- ١٩- د. أحمد محمود صابون: مصر القديمة وقصة توحيد القطرين، ١٩٨٨.
- ٢٠- د. محمد أنيس: دراسات في وثائق ثورة ١٩١٩: المراسلات السرية بين سعد زغلول وعبد الرحمن فهمي، ١٩٨٨.
- ٢١- د. توفيق الطويل: التصوف في مصر إبان العصر العثماني، ج١، ١٩٨٨.
- ٢٢- جمال بدوي: نظرات في تاريخ مصر، ١٩٨٨.
- ٢٣- د. توفيق الطويل: التصوف في مصر إبان العصر العثماني، ج٢، ١٩٨٨.
- ٢٤- د. نجوى كامل: الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية ١٩١٩ - ١٩٣٦، ١٩٨٩.

سلسلة "تاريخ المصريين" - العدد (٢٩٦)

- ٢٥- هاملتون جب، هارولد بوين: المجتمع الإسلامي والغرب، ج ١، ترجمة د. أحمد عبد الرحيم مصطفى، ١٩٨٩.
- ٢٦- د. سعيد إسماعيل علي: تاريخ الفكر التربوي في مصر الحديثة، ١٩٨٩.
- ٢٧- ألفريد ج. بتلر: فتح العرب لمصر، ج ١، ترجمة محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩.
- ٢٨- ألفريد ج. بتلر: فتح العرب لمصر، ج ٢، ترجمة محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩.
- ٢٩- د. سيدة إسماعيل كاشف: مصر في عصر الإخشيديين، ١٩٨٩.
- ٣٠- د. حلمي أحمد شلبي: الموظفون في مصر في عهد محمد علي، ١٩٨٩.
- ٣١- شكري القاضي: خمسون شخصية مصرية وشخصية، ١٩٨٩.
- ٣٢- لمعي المطيعي: هؤلاء الرجال من مصر، ج ٢، ١٩٨٧.
- ٣٣- د. خالد محمود الكومي: مصر وقضايا الجنوب الأفريقي: نظرة على الأوضاع الراهنة ورؤية مستقبلية، ١٩٨٩.
- ٣٤- د. يونان ليب رزق، محمد مزين: تاريخ العلاقات المصرية المغربية منذ مطلع العصور الحديثة حتى عام ١٩١٢، ١٩٩٠.
- ٣٥- عبد الحميد توفيق زكي: أعلام الموسيقى المصرية عبر ١٥٠ سنة، ١٩٩٠.
- ٣٦- هاملتون جب، هارولد بوين: المجتمع الإسلامي والغرب، ج ٢، ترجمة د. أحمد عبد الرحيم مصطفى، ١٩٩٠.
- ٣٧- د. سليمان صالح: الشيخ علي يوسف وجريدة المؤيد: تاريخ الحركة الوطنية في ربع قرن، ١٩٩٠.
- ٣٨- د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم: فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني، ١٩٩٠.
- ٣٩- د. جميل عبيد: قصة احتلال محمد علي لليونان ١٨٢٤ - ١٨٢٧، ١٩٩٠.
- ٤٠- د. عبد المنعم الجميعي: الأسلحة الفاسدة ودورها في حرب فلسطين ١٩٤٨، ١٩٩٠.
- ٤١- د. رفعت السعيد: محمد فريد الموقف والمأساة، رؤية عصرية، ١٩٩١.
- ٤٢- محمد شفيق غربال: تكوين مصر عبر العصور، ١٩٩٠.
- ٤٣- إبراهيم عبد العزيز: رحلة في عقول مصرية، ١٩٩٠.
- ٤٤- د. محمد غنفي: الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر في العصر العثماني، ١٩٩١.
- ٤٥- وليم الصوري: الحروب الصليبية، ج ١، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩١.
- ٤٦- د. عبد الرؤوف أحمد عمرو: تاريخ العلاقات المصرية الأمريكية ١٩٣٩ - ١٩٥٩، ١٩٩١.
- ٤٧- د. لطيفة محمد سالم: تاريخ القضاء المصري الحديث، ١٩٩١.

- ٤٨- د. زيدة عطا: الفلاح المصري بين العصر القبطي والعصر الإسلامي، ١٩٩١.
- ٤٩- د. عبد العظيم رمضان: العلاقات المصرية الإسرائيلية ١٩٤٨ - ١٩٧٩، ١٩٩٢.
- ٥٠- د. سهير إسكندر: الصحافة المصرية والقضايا والوطنية ١٩٤٦ - ١٩٥٤، ١٩٩٣.
- ٥١- تحرير: عبد العظيم رمضان: تاريخ المدارس في مصر الإسلامية (أبحاث الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة في أبريل ١٩٩١)، ١٩٩٢.
- ٥٢- د. إلهام ذهني: مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر، ١٩٩٢.
- ٥٣- د. محمد كمال الدين عز الدين: أربعة مؤرخين وأربعة مؤلفات من دولة المماليك الجراكسة، ١٩٩٢.
- ٥٤- د. محمد عفيفي: الأقباط في مصر في العصر العثماني، ١٩٩٢.
- ٥٥- د. ولیم الصوري: الحروب الصليبية، ج ٢، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩٢.
- ٥٦- د. حلمي أحمد شلي: المجتمع الريفي في عصر محمد علي: دراسة عن إقليم المنوفية، ١٩٩٢.
- ٥٧- د. سيدة إسماعيل كاشف: مصر الإسلامية وأهل الذمة، ١٩٩٢.
- ٥٨- د. إبراهيم عبد الله المسلمي: أحمد حلمي سجين الحرية والصحافة، ١٩٩٣.
- ٥٩- د. عبد السلام عبد الحليم عامر: الرأسمالية الصناعية في مصر من التمهيد إلى التأميم ١٩٥٧ - ١٩٩٣، ١٩٩٣.
- ٦٠- د. عبد الحميد توفيق زكي: المعاصرون من رواد الموسيقى العربية، ١٩٩٣.
- ٦١- د. عبد العظيم رمضان: تاريخ الإسكندرية في العصر الحديث، ١٩٩٣.
- ٦٢- لمعي المطيعي: هؤلاء الرجال من مصر، ج ٣، ١٩٩٣.
- ٦٣- د. سيدة إسماعيل كاشف، د. جمال الدين سرور، د. سعيد عبد الفتاح عاشور: موسوعة تاريخ مصر عبر العصور: تاريخ مصر الإسلامية، أعدها للنشر د. عبد العظيم رمضان، ١٩٩٣.
- ٦٤- د. محمد نعمان جلال: مصر وحقوق الإنسان بين الحقيقة والافتراء، دراسة وثائقية، ١٩٩٣.
- ٦٥- د. سهام نصار: موقف الصحافة المصرية من الصهيونية ١٨٩٧ - ١٩١٧، ١٩٩٣.
- ٦٦- د. نريمان عبد الكريم أحمد: المرأة في مصر في العصر الفاطمي، ١٩٩٣.
- ٦٧- تحرير: عبد العظيم رمضان: مساعي السلام العربية الإسرائيلية، الأصول التاريخية (أبحاث الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع قسم التاريخ بكلية البنات جامعة عين شمس في أبريل ١٩٩٣).
- ٦٨- د. ولیم الصوري: الحروب الصليبية، ج ٣، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩٣.
- ٦٩- د. محمد أبو الإسعاد: نبوة موسى ودورها في الحياة المصرية ١٨٨٦ - ١٩٥١، ١٩٩٣.
- ٧٠- أ. س. تروتون: أهل الذمة في الإسلام، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩٤.

سلسلة "تاريخ المصريين" - العدد (٢٩٦)

- ٧١- تريفور إيفانز: مذكرات اللورد كيلرن ١٩٣٤ - ١٩٤٦، ج ١، ترجمة د. عبد الرؤوف أحمد عمرو، ١٩٩٤.
- ٧٢- د. أمينة أحمد إمام: رؤية الرحالة المسلمين للأحوال المالية والاقتصادية في العصر الفاطمي (٣٥٨ - ٥٦٧هـ)، ١٩٩٤.
- ٧٣- د. رؤوف عباس حامد: تاريخ جامعة القاهرة، ١٩٩٤.
- ٧٤- د. سمير يحيى الجمال: تاريخ الطب والصيدلة المصرية، ج ١: في العصر الفرعوني، ١٩٩٤.
- ٧٥- د. سلام شافعي محمود: أهل الذمة في مصر في العصر الفاطمي الأول، ١٩٩٥.
- ٧٦- د. سعيد إسماعيل علي: دور التعليم المصري في النضال الوطني زمن الاحتلال البريطاني، ١٩٩٥.
- ٧٧- وليم الصوري: الحروب الصليبية، ج ٤، ترجمة وتعليق د. حسن حبشي، ١٩٩٤.
- ٧٨- نعمات أحمد عثمان: تاريخ الصحافة السكندرية ١٨٧٣ - ١٨٩٩، ١٩٩٥.
- ٧٩- فريد دي يونج: تاريخ الطرق الصوفية في مصر في القرن التاسع عشر، ترجمة عبد الحميد فهمي الجمال، ١٩٩٥.
- ٨٠- د. السيد حسين جلال: قناة السويس والتنافس الاستعماري الأوروبي ١٨٨٢ - ١٩٠٤، ١٩٩٥.
- ٨١- د. رمزي ميخائيل: تاريخ السياسة والصحافة المصرية من هزيمة يونيو إلى نصر أكتوبر، ١٩٩٥.
- ٨٢- د. سيدة إسماعيل كاشف: مصر في فجر الإسلام من الفتح العربي إلى قيام الدولة الطولونية، ١٩٩٤.
- ٨٣- أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج ١، ١٩٩٤.
- ٨٤- أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج ٢، القسم الأول، ١٩٩٤.
- ٨٥- د. حلمي أحمد شلبي: تاريخ الإذاعة المصرية: دراسة تاريخية (١٩٣٤ - ١٩٥٢)، ١٩٩٥.
- ٨٦- د. أحمد الشربيني: تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية (١٨٤٠ - ١٩١٤)، ١٩٩٥.
- ٨٧- تريفور إيفانز: مذكرات اللورد كيلرن ١٩٣٤ - ١٩٤٦، ج ٢، ترجمة د. عبد الرؤوف أحمد عمرو، ١٩٩٤.
- ٨٨- عبد الحميد توفيق زكي: التذوق الموسيقي وتاريخ الموسيقى المصرية، ١٩٩٠.
- ٨٩- د. عبد الحميد حامد سليمان: تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني، ١٩٩٥.
- ٩٠- د. نريمان عبد الكريم: معاملة غير المسلمين في الدولة الإسلامية، ١٩٩٦.
- ٩١- بيكر مانسفيلد: تاريخ مصر الحديثة والشرق الأوسط، ترجمة عبد الحميد فهمي الجمال، ١٩٩٦.

د. عبد اللطيف فايز: النقل والمواصلات في العصر اليوناني - الروماني

- ٩٢- د. نجوى كامل: الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية (١٩١٩ - ١٩٣٦)، ١٩٩٦.
- ٩٣- د. نبيه يومي عبد الله: قضايا عربية في البرلمان المصري (١٩٢٤ - ١٩٥٨)، ١٩٩٦.
- ٩٤- د. مهير إسكندر: الصحافة المصرية والقضايا الوطنية (١٩٤٦ - ١٩٥٤)، ١٩٩٦.
- ٩٥- تحرير: د. عبد العظيم رمضان: مصر وأفريقيا، الجذور التاريخية للمشكلات الأفريقية المعاصرة (أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة).
- ٩٦- مالكولم كير: عبد الناصر والحرب العربية الباردة (١٩٥٨ - ١٩٧٠)، ترجمة د. عبد الرؤوف أحمد عمرو.
- ٩٧- د. إيمان عامر: العريان ودورهم في المجتمع المصري في النصف الأول من القرن التاسع عشر.
- ٩٨- د. محمد سيد محمد: هيكل والسياسة الأسبوعية.
- ٩٩- د. سمير يحيى الجمال: تاريخ الطب والصيدلة المصرية (العصر اليوناني - الروماني)، ج ٢.
- ١٠٠- د. عبد العزيز صالح، د. جمال مختار، د. محمد إبراهيم بكر، د. إبراهيم نصحي، د. فاروق القاضي: موسوعة تاريخ مصر عبر العصور (تاريخ مصر القديمة)، أعداها للنشر د. عبد العظيم رمضان.
- ١٠١- اللواء مصطفى عبد المجيد نصير، اللواء عبد المجيد كفاقي، اللواء سعد عبد الحفيظ، السفير جمال منصور: ثورة يوليو والحقيقة الغائبة.
- ١٠٢- د. تيسير أبو عرجة: المقطم جريدة الاحتلال البريطاني في مصر (١٨٨٩ - ١٩٥٢).
- ١٠٣- د. علي بركات: رؤية الجبرتي لبعض قضايا عصره.
- ١٠٤- د. فاطمة علم الدين عبد الواحد: تاريخ العمال الزراعيين في مصر (١٩١٤ - ١٩٥٢).
- ١٠٥- د. أحمد فارس عبد المنعم: السلطة السياسية في مصر وقضية الديمقراطية (١٨٠٥ - ١٩٨٧).
- ١٠٦- د. سليمان صالح: الشيخ علي يوسف وجريدة المؤيد (تاريخ الحركة الوطنية في ربع قرن).
- ١٠٧- د. دليب هيرو: الأصولية الإسلامية، ترجمة عبد الحميد فهمي الجمال.
- ١٠٨- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج ٤.
- ١٠٩- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج ٥.
- ١١٠- البيومي إسماعيل الشرييني: مصادرة الأملاك في الدولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك)، ج ١.
- ١١١- البيومي إسماعيل الشرييني: مصادرة الأملاك في الدولة الإسلامية (عصر سلاطين المماليك)، ج ٢.
- ١١٢- د. محمد الجواد: إسماعيل باشا صدقي.

- ١١٣- د. عز الدين إسماعيل: الزبير باشا ودوره في السودان في عصر الحكم المصري.
- ١١٤- أحمد رشدي صالح: دراسات في تاريخ مصر الاجتماعي.
- ١١٥- أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج ٢.
- ١١٦- علاء الدين وحيد: أديب إسحاق عاشق الحرية.
- ١١٧- عبد الرازق إبراهيم عيسى: تاريخ القضاء في مصر العثمانية ١٥١٧ - ١٧٩٨.
- ١١٨- د. البيومي إسماعيل الشريني: النظم المالية في مصر والشام زمن سلاطين المماليك.
- ١١٩- حسين محمد أحمد يوسف: النقابات في مصر الرومانية.
- ١٢٠- لويس جرجس: يوميات من التاريخ المصري الحديث.
- ١٢١- د. محمد عبد الحميد الحناوي: الجلاء ووحدة وادي النيل (١٩٤٥ - ١٩٥٤).
- ١٢٢- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج ٦.
- ١٢٣- د. سعيد عبد الفتاح عاشور: السيد أحمد البدوي.
- ١٢٤- د. محمد نعمان جلال: العلاقات المصرية الباكستانية في نصف قرن.
- ١٢٥- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج ٧.
- ١٢٦- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج ٨.
- ١٢٧- إبراهيم محمد إبراهيم: مقدمات الوحدة المصرية السورية ١٩٤٣ - ١٩٥٨.
- ١٢٨- جمال بدوي: معارك صحفية.
- ١٢٩- د. يحيى محمد محمود: الدين العام وأثره في تطور الدين المصري (١٨٧٦ - ١٩٤٣).
- ١٣٠- سمير فريد: تاريخ نقابات الفنانين في مصر (١٩٨٧ - ١٩٩٧).
- ١٣١- ترجمة: د. عبد الرؤوف أحمد عمرو: الولايات المتحدة وثورة يوليو ١٩٥٢.
- ١٣٢- د. ماجدة محمد محمود: دار المندوب السامي في مصر، ج ١.
- ١٣٣- د. ماجدة محمد محمود: دار المندوب السامي في مصر، ج ٢.
- ١٣٤- ترجمة: جمال سعيد عبد الغني: الحملة الفرنسية على مصر في ضوء مخطوط عثمانلي للدارندلي.
- ١٣٥- د. محاسن محمد الوقاد: اليهود في مصر المملوكية في ضوء وثائق الجيزة ٦٤٨ - ٩٣٢هـ/ ١٢٥٠ - ١٥١٧م.
- ١٣٦- تقديم: عبد العظيم رمضان: أوراق يوسف صديق.
- ١٣٧- د. محمد عبد الغني الأشقر: تجار التوابل في مصر في العصر المملوكي.
- ١٣٨- السيد يوسف: الأخوان المسلمون وجذور التطرف الديني والإرهاب في مصر.
- ١٣٩- محمد قابيل: موسوعة الفناء المصري في القرن العشرين.

- ١٤٠- طارق عبد العاطي غنيم: سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف الأول من القرن التاسع عشر (١٢٢٦ - ١٢٦٥هـ / ١٨١١ - ١٨٤٨م).
- ١٤١- لطفي أحمد نصار: وسائل الترفيه في عصر سلاطين المماليك.
- ١٤٢- أحمد شفيق باشا: مذكراتي في نصف قرن، ج ٢، ط ٢، ١٩٩٩.
- ١٤٣- د. منيرة محمد الهمشري: دبلوماسية البطالمة في القرنين الثاني والأول ق.م.
- ١٤٤- د. عبد العليم خلاف: كشوف مصر الأفريقية في عهد الخديو إسماعيل.
- ١٤٥- د. منيرة محمد الهمشري: النظام الإداري والاقتصادي في مصر في عهد دقلديانوس (٢٨٤-٣٠٥م).
- ١٤٦- د. أحمد عبد الرازق: المرأة في مصر المملوكية.
- ١٤٧- د. رفعت السعيد: حسن البنا: متى.. كيف.. لماذا؟
- ١٤٨- د. سمير فوزي: القديس مرقس وتأسيس كنيسة الإسكندرية، ترجمة نسيم مجلي.
- ١٤٩- حسام محمد عبد المعطي: العلاقات المصرية الحجازية في القرن الثامن عشر.
- ١٥٠- د. سمير يحيى الجمال: تاريخ الموسيقى المصرية (أصولها وتطورها).
- ١٥١- السيد يوسف: جمال الدين الأفغاني والثورة الشاملة.
- ١٥٢- د. محاسن محمد الوقاد: الطبقات الشعبية في القاهرة المملوكية (٦٤٨ - ٩٣٢هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧م).
- ١٥٣- د. علي عبد السميع الجززوري: الحروب الصليبية: المقدمات السياسية.
- ١٥٤- د. علي عبد السميع الجززوري: هجمات الروم البحرية على شواطئ مصر الإسلامية في العصور الوسطى.
- ١٥٥- د. عبد الحميد البطريق: عصر محمد علي ونهضة مصر في القرن التاسع عشر (١٨٠٥-١٨٨٣).
- ١٥٦- د. سمير يحيى الجمال: تاريخ الطب والصيدة في العصر الإسلامي، ج ٣.
- ١٥٧- د. سمير يحيى الجمال: تاريخ الطب والصيدة في العصر الإسلامي، ج ٤.
- ١٥٨- د. محمد عبد الغني الأشقر: نائب السلطنة المملوكية في مصر (٦٤٨ - ٩٣٢هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧م).
- ١٥٩- د. محمد فريد حشيش: حزب الوفد (١٩٣٦ - ١٩٥٢) ج ١.
- ١٦٠- د. محمد فريد حشيش: حزب الوفد (١٩٣٦ - ١٩٥٢) ج ٢.
- ١٦١- سلاطين باشا: السيف والنار في السودان.
- ١٦٢- د. تمام همام تمام: السياسة المصرية تجاه السودان (١٩٣٦ - ١٩٥٣).
- ١٦٣- محمد سيد العشماوي: مصر والحملة الفرنسية.

- ١٦٤- تحرير: د. عبد العظيم رمضان: الحدود المصرية السودانية عبر التاريخ (أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة) بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة في الفترة: ٢٠ - ٢١ ديسمبر ١٩٩٧.
- ١٦٥- سامي سليمان محمد السهم: التعليم والتغير الاجتماعي في مصر في القرن التاسع عشر.
- ١٦٦- السيد يوسف: مذكرات معتقل سياسي (صفحة من تاريخ مصر).
- ١٦٧- د. صفى علي محمد عبد الله: الحركة العلمية والأدبية في القسطنطينية منذ الفتح العربي إلى نهاية الدولة الإخشيدية.
- ١٦٨- يسري عبد الغني: مؤرخون مصريون من عصر الموسوعات.
- ١٦٩- د. صفى علي محمد عبد الله: مدن مصر الصناعية في العصر الإسلامي إلى نهاية الفاطميين (٢١ - ١١٧١م/ ٦٤٢ - ١١٧١م).
- ١٧٠- مجدي عبد الرشيد بحر: القرية المصرية في عصر سلاطين المماليك (٦٤٨ - ٩٣٢هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧م).
- ١٧١- محمد رفعت الإمام: تاريخ الجالية الأرمنية في مصر في القرن التاسع عشر.
- ١٧٢- فاطمة مصطفى عامر: تاريخ أهل الذمة في مصر من الفتح العربي إلى نهاية العصر الفاطمي، ج ١.
- ١٧٣- فاطمة مصطفى عامر: تاريخ أهل الذمة في مصر من الفتح العربي إلى نهاية العصر الفاطمي، ج ٢.
- ١٧٤- د. أحمد عبد الحلیم دراز: مصر وليبيا فيما بين القرن السابع والقرن الرابع ق.م.
- ١٧٥- عادل إبراهيم الطويل: محمد توفيق نسيم باشا ودوره في الحياة السياسية.
- ١٧٦- د. عبد الحميد حامد سليمان: الملاحة الدولية في مصر العثمانية (١٥١٧ - ١٧٩٨).
- ١٧٧- لواء د. صلاح سالم: سياسة مصر العسكرية إزاء حروب الشرق الأوسط.
- ١٧٨- د. سحر علي حنفي: العلاقات التجارية بين مصر وبلاد الشام الكبرى في القرن الثامن عشر.
- ١٧٩- د. عفاف مسعد السيد العبد: دور الحامية العثمانية في تاريخ مصر (١٥٦٤ - ١٦٠٩م).
- ١٨٠- د. عبد العظيم رمضان: الحقيقة التاريخية حول قرار تأميم شركة قناة السويس.
- ١٨١- ترجمة وتعليق: د. حسن حبشي: الحرب الصليبية الثالثة (صلاح الدين وريتشارد، ج ١).
- ١٨٢- ترجمة وتعليق: د. حسن حبشي: الحرب الصليبية الثالثة (صلاح الدين وريتشارد، ج ٢).
- ١٨٣- شاهد علي العصر: مذكرات محمد لطفي جمعة.
- ١٨٤- ياسر عبد المنعم محاريق: المنوفية في القرن الثامن عشر.
- ١٨٥- د. أحمد سيد أحمد: تاريخ مدينة الخرطوم تحت الحكم المصري.
- ١٨٦- د. أحمد صبحي منصور: العقائد الدينية في مصر الإسلامية (بين الإسلام والتصوف).

د. عبد اللطيف قايز: النقل والمواصلات في العصر اليوناني - الروماني

- ١٨٧- د. عادل عبد الحافظ حمزة: نيابة حلب في عصر سلاطين المماليك (١٢٥٠-١٥١٧م)، ج ١.
- ١٨٨- د. عادل عبد الحافظ حمزة: نيابة حلب في عصر سلاطين المماليك (١٢٥٠-١٥١٧م)، ج ٢.
- ١٨٩- عرفة عبده علي: يهود مصر منذ عصر الفراعنة حتى عام ٢٠٠٠م.
- ١٩٠- د. عبد الحميد عبد الجليل أحمد شليبي: العلاقات السياسية بين مصر والعراق (١٩٥١-١٩٦٣م).
- ١٩١- د. محسن علي شومان: اليهود في مصر العثمانية حتى أوائل القرن التاسع عشر، ج ١.
- ١٩٢- د. محسن علي شومان: اليهود في مصر العثمانية حتى أوائل القرن التاسع عشر، ج ٢.
- ١٩٣- د. عبد الله شحاتة: الإمام محمد عبده بين المنهج الديني والمنهج الاجتماعي.
- ١٩٤- د. فتحي الصنفاوي: تاريخ الآلات الموسيقية الشعبية.
- ١٩٥- د. نزيهان عبد الكريم أحمد: مجتمع أفريقيا في عصر الولاة.
- ١٩٦- د. عبد العظيم محمد سعودي: تاريخ تطور الري في مصر (١٨٨٢-١٩١٤).
- ١٩٧- د. عبد الحميد زايد: القدس الخالدة.
- ١٩٨- د. عادل عبد الحافظ حمزة: العلاقات السياسية بين الدولة الأيوبية والإمبراطورية الرومانية المقدسة زمن الحروب الصليبية.
- ١٩٩- د. بهاء الدين إبراهيم: المعبد في الدولة الحديثة في مصر الفرعونية.
- ٢٠٠- تحرير د. عبد العظيم رمضان: تاريخ سواحل مصر الشمالية عبر العصور (أعمال الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة بالاشتراك مع كلية الآداب جامعة الإسكندرية من ٢٢-٢٣ أبريل ١٩٩٨).
- ٢٠١- سميرة فهمي على عمر: إمارة الحج في مصر العثمانية ١٥١٧-١٧٩٨.
- ٢٠٢- د. ماجدة محمد محمود: المندوبون الساميون في مصر.
- ٢٠٣- فتحي أبو طالب: الصراع الدولي على عدن والدور المصري.
- ٢٠٤- د. مرفت صبحي غالي: العلاقات الاقتصادية بين مصر وبريطانيا (١٩٣٥-١٩٤٥).
- ٢٠٥- السيد محمد أحمد عطا: تاريخ القرية وأعمالها في العصر الإسلامي (٢١-٥٦٧هـ/ ٦٤٢-١١٧١م).
- ٢٠٦- سليم خليل نقاش: مصر للمصريين، ج ٩.
- ٢٠٧- د. سعيد عبد الفتاح عاشور: الظاهر بيبرس.
- ٢٠٨- لواء د. كمال أحمد عامر: الدور المصري والعربي في حرب تحرير الكويت، ج ١.

- ٢٠٩- لواء د. كمال أحمد عامر: الدور المصري والعربي في حرب تحرير الكويت، ج ٢.
- ٢١٠- د. سعيد عبد الفتاح عاشور: قبرس والحروب الصليبية.
- ٢١١- د. علي عبد السميع الجنزوري: إمارة الرها الصليبية.
- ٢١٢- شليبي إبراهيم الجعيد: العامة في مصر في العصر الأيوبي (٥٦٧-١١٧١هـ / ١١٧١-١٢٥٠م).
- ٢١٣- عثمان علي محمد عطا: الأزمان الاقتصادية في مصر في العصر المملوكي وأثرها السياسي والاقتصادي والاجتماعي (٦٤٨-٩٣٢هـ / ١٢٥٠-١٥١٧م).
- ٢١٤- د. علي عبد السميع الجنزوري: النفور البرية الإسلامية على حدود الدولة البيزنطية في العصور الوسطى.
- ٢١٥- د. إصلاح عبد الحميد ربحان: الفتح الإسلامي لمدينة كابول (٣١١هـ / ٦٥١م).
- ٢١٦- د. فرغلي تسن هريدي: الرأسمالية الأجنبية في مصر (١٩٣٧-١٩٥٧)، ج ١.
- ٢١٧- د. سيد عشاوي: العيب في الذات الملكية (١٨٨٢-١٩٥٢).
- ٢١٨- د. السيد محمد أحمد عطا: إقليم الغربية في عصر الأيوبيين والمماليك (٥٦٧-٩٣٢هـ / ١١٧١-١٥١٧م).
- ٢١٩- د. عبد العظيم رمضان: ثورة ١٩١٩ في ضوء مذكرات سعد زغلول.
- ٢٢٠- د. حمادة حسني أحمد محمد: التنظيمات السياسية لثورة يوليو.
- ٢٢١- ونستون تشرشل: حرب النهر، ترجمة عز الدين محمود.
- ٢٢٢- د. عبد الحميد زايد: مصر الخالدة (مقدمة في تاريخ مصر الفرعونية منذ أقدم العصور حتى عام ٢٣٢٢ق.م)، ج ١.
- ٢٢٣- د. عبد الحميد زايد: مصر الخالدة (مقدمة في تاريخ مصر الفرعونية منذ أقدم العصور حتى عام ٢٣٢٢ق.م)، ج ٢.
- ٢٢٤- إعداد وتقديم: د. عبد العظيم رمضان: الدور الوطني للكنيسة المصرية عبر العصور (أعمال ندوة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة).
- ٢٢٥- د. سيد محمد موسى حمد: مصر ودول حوض النيل.
- ٢٢٦- د. عبد العزيز محمد الشناوي: السخرة في حفر قناة السويس.
- ٢٢٧- أمل محمود فهمي: العلاقات المصرية العثمانية على عهد الاحتلال البريطاني (١٨٨٢-١٩١٤).
- ٢٢٨- د. حسن حبشي: تاريخ العالم الإسلامي، ج ١.
- ٢٢٩- ترجمة: د. حسن حبشي: ذيل ولیم الصوري.
- ٢٣٠- د. عز الدين إسماعيل أحمد: تاريخ الجيش المصري في عصور ما قبل التاريخ.

- ٢٣١- د. سمير عبد المقصود السيد: الشوام في مصر منذ الفتح العثماني حتى أوائل القرن التاسع عشر.
- ٢٣٢- د. فرغلي تسن هريدي: الرأسمالية الأجنبية في مصر (١٩٣٧-١٩٥٧)، ج ٢.
- ٢٣٣- محمود قاسم: الفيلم التاريخي في مصر.
- ٢٣٤- د. أنتوني سوريل عبد السيد: العلاقات المصرية الأثيوبية، ج ١.
- ٢٣٥- د. أنتوني سوريل عبد السيد: العلاقات المصرية الأثيوبية، ج ٢.
- ٢٣٦- د. أحمد محمد عبد الحليم دراز: مصر وفلسطين فيما بين القرنين الحادي عشر والثامن ق.م.
- ٢٣٧- تحرير: د. عبد العظيم رمضان: حكومة مصر عبر العصور (أعمال لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة من ٢٢-٢٣ أبريل).
- ٢٣٨- د. سيدة إسماعيل كاشف: الوليد بن عبد الملك (٨٦-٩٦هـ/ ٧٠٥-٧١٥م).
- ٢٣٩- د. سيدة إسماعيل كاشف: عبد العزيز بن مروان.
- ٢٤٠- د. حسين كفافي: هنري كوريل الأسطورة والوجه الآخر.
- ٢٤١- د. سليمان محمد حسين: تجار القاهرة في القرنين السادس عشر والسابع عشر.
- ٢٤٢- د. عبد المنعم إبراهيم الجميعي: عصر محمد علي: دراسة وثائقية.
- ٢٤٣- مصطفى الغريب محمد: محمد حسين هيكل ودوره في السياسة المصرية (١٨٨٨-١٩٥٦).
- ٢٤٤- د. أحمد عبد اللطيف حنفي محمد: المغاربة والأندلسيون في مصر الإسلامية من عصر الولاة حتى نهاية العصر الفاطمي، ج ١، الدراسات السياسية.
- ٢٤٥- د. أحمد عبد اللطيف حنفي محمد: المغاربة والأندلسيون في مصر الإسلامية من عصر الولاة حتى نهاية العصر الفاطمي، ج ٢، الدراسات الحضارية.
- ٢٤٦- عبده مباشر: ، إسلام توفيق: حرب الاستنزاف، ج ١.
- ٢٤٧- عبده مباشر: ، إسلام توفيق: حرب الاستنزاف، ج ٢.
- ٢٤٨- السيد يوسف: عبد الرحمن الكواكبي رائد القومية العربية وشهيد الحرية.
- ٢٤٩- د. محمد فريد حشيش: معاهدة ١٩٣٦، ج ١، العلاقات المصرية البريطانية.
- ٢٥٠- د. محمد فريد حشيش: معاهدة ١٩٣٦، ج ٢، نصوص محاضر المفاوضات.
- ٢٥١- د. عزت قرني: تاريخ الفكر السياسي والاجتماعي في مصر الحديثة (١٨٣٤-١٩١٤).
- ٢٥٢- أحمد محمود جمعة: إنشاء جامعة الدول العربية، ج ١.
- ٢٥٣- أحمد محمود جمعة: إنشاء جامعة الدول العربية، ج ٢.
- ٢٥٤- أحمد محمود جمعة: إنشاء جامعة الدول العربية، ج ٣.
- ٢٥٥- د. مرفت أسعد عطاالله: العلاقات بين مصر ولبنان في عهد محمد علي.

- ٢٥٦- د. السيد حسين جلال: قناة السويس والأطماع الاستعمارية الدولية.
- ٢٥٧- سمير عبد الله سليمان: الدواوين في مصر خلال العصر الفاطمي (٣٥٨-٥٦٧هـ/٩٦٩-١١٧١م).
- ٢٥٨- د. محمد صبحي عبد الحكيم: مدينة الإسكندرية.
- ٢٥٩- د. حسن حبشي: تاريخ العالم الإسلامي، ج ٢.
- ٢٦٠- د. محمد مؤنس عوض: رواد تاريخ العصور الوسطى.
- ٢٦١- د. عبد الحميد زايد: الشرق الخالد، ج ١.
- ٢٦٢- د. عبد الحميد زايد: الشرق الخالد، ج ٢.
- ٢٦٣- أحمد حسين: مذكرات أحمد حسين.
- ٢٦٤- جان إيف إمبور: الإسكندرية ملكة الحضارات، ترجمة فاطمة عبد الله محمود، مراجعة د. محمود ماهر طه.
- ٢٦٥- د. إصلاح عبد الحميد ربحان: هرات من الفتح الإسلامي إلى نهاية القرن الثاني الهجري.
- ٢٦٦- د. نريمان عبد الكريم أحمد: دراسات في تاريخ مصر الإسلامية.
- ٢٦٧- طارق الكومي: أمراء أسرة محمد علي ودورهم في المجتمع.
- ٢٦٨- المشكلة الفلسطينية وموقف مصر حكومة وشعباً منها (١٩١٧-١٩٣٩).
- ٢٦٩- د. أحمد دراج: المماليك والفرنجة في القرن التاسع الهجري الخامس عشر الميلادي، ٢٠٠٧.
- ٢٧٠- محمد قايل: فرسان اللحن الجميل: الموجي - بليغ - الطويل، ٢٠٠٩.
- ٢٧١- مجدي رشاد عبد الفتحي: العلاقات المصرية الليبية (١٩٤٥-١٩٦٩)، ٢٠٠٧.
- ٢٧٢- محمد بن صفصاف: حركة محمد عبده وعبد الحميد بن باديس الإصلاحية وأبعادها السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ج ١، ٢٠٠٨.
- ٢٧٣- محمد بن صفصاف: حركة محمد عبده وعبد الحميد بن باديس الإصلاحية وأبعادها السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ج ٢، ٢٠٠٨.
- ٢٧٤- د. عبد الواحد النبوي: المعارضة في البرلمان المصري (١٩٢٤-١٩٣٦)، ٢٠٠٨.
- ٢٧٥- د. حسام محمد عبد المعطي: العائلة والثروة، البيوت التجارية المغربة في مصر العثمانية، ٢٠٠٨.
- ٢٧٦- جرجس حنين: الأتبان والضرائب في القطر المصري، ٢٠٠٨.
- ٢٧٧- د. عبد الحميد ناصف: دير سانت كاترين في العصر العثماني، ٢٠٠٨.
- ٢٧٨- د. إيمان المهدي: الخبز في مصر القديمة، ٢٠٠٨.
- ٢٧٩- د. باسنت فتحي: تعددية التعليم الابتدائي في مصر ١٩٢٣-١٩٩٣، ٢٠٠٨.
- ٢٨٠- محمد مبروك: الإدارة المالية في عصر محمد علي، ٢٠٠٩.

د. عبد اللطيف فايز: النقل والمواصلات في العصر اليوناني - الروماني

- ٢٨١- إبراهيم ماضي: زبي أمراء الممالك في مصر والشام ، ٢٠٠٩.
- ٢٨٢- د. صفاء حافظ: المواني والتغور المصرية من الفتح الإسلامي حتى نهاية العصر الفاطمي، ٢٠٠٩.
- ٢٨٣- د. رضا أسعد: أعيان الريف المصري في العصر العثماني، ٢٠٠٩.
- ٢٨٤- د. جمال كمال محمود: الأرض والفلاح في صعيد مصر في العصر العثماني، ٢٠١٠.
- ٢٨٥- د. بثينة إبراهيم مرسى إبراهيم: تطور الديانة المصرية القديمة ٢٠١٠.
- ٢٨٦- زوات عرفان: العلاقات المصرية اليمنية، النصف الأول من القرن التاسع عشر، ٢٠١٠.
- ٢٨٧- د. علي شلبي: مصر الفتاة ودورها في السياسة المصرية ١٩٣٣-١٩٤١م، ٢٠١٠.
- ٢٨٨- د. عمرو عبد العزيز منير: العمران المصري بين الرحلة والأسطورة، ٢٠١١.
- ٢٨٩- د. محمد عبد الغني الأشقر: الوزارة والوزراء في مصر عصر سلاطين الممالك، ٢٠١١.
- ٢٩٠- زينب عيسى عبد الرحمن: العلاقات المصرية الصينية ١٩٥٦-١٩٧٠م، ٢٠١٠.
- ٢٩١- د. أحمد أحمد الحجة: تاريخ الزراعة المصرية في عهد محمد علي الكبير ، ٢٠١٢.
- ٢٩٢- د. زوات عرفان المغربي: هيئة كبار العلماء (١٩١١-١٩٦١م)، ٢٠١٢.
- ٢٩٣- د. محمود محمد خلف: ثورات المصريين في العصر الفاطمي (٩٦٩-١٠٣٥)، ٢٠١٢.
- ٢٩٤- د. فايز أنور عبد المطلب : الوعي السياسي عند قدماء المصريين ، ٢٠١٣.
- ٢٩٥- د. الشيخ الأمين محمد عوض الله : أسواق القاهرة منذ العصر الفاطمي حتى نهاية عصر الممالك، ٢٠١٣.

وبين يديك العدد الأخير:

- ٢٩٦- د. عبد اللطيف فايز : النقل والمواصلات في العصر اليوناني - الروماني، ٢٠١٣.

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب